NR 24 (1145) ● 17 CZERWCA 1973 ● CENA 3 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY



NOWE LOTNISKO DLA WARSZAWY

●

Śmiały atak młodzieży

●

SZD 40 – X „HALNY"

●

STARTUJE „STOMIL"

Nadęta konkurencja – jak nazywano w dawnych latach aerostaty – zawsze cieszyła się popularnością. I my z prawdziwą radością prezentujemy start naszego balonu „Stomil". Oby poznański balon był dobrym początkiem szerszego rozwoju sportu balonowego w Polsce.

Zdjęcie: K. Fijałkowski

REZYGNACJA MISTRZA

BYŁO to prawdziwe zaskoczenie. Dla społeczności lotniczej i dla licznych miłośników szybownictwa w Polsce.

W przeddzień otwarcia tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski w CWL Leszno obiegło środki masowego przekazu publiczne oświadczenie naszego znakomitego szybownika — Jana Wróblewskiego — że rezygnuje on z czynnego życia sportowego w szybownictwie. Przysłał on do władz Aeroklubu PRL pismo, w którym zawiadamia o swojej decyzji wycofania się z czynnego życia sportowego.

Rezygnacja Jana Wróblewskiego, obecnie pilota Bydgoskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego, jest wielką niespodzianką — rzec by można — sensacją. Ma on bowiem zaledwie 33 lata i przez wiele jeszcze lat mógłby uzyskiwać wyniki na najwyższym poziomie światowym. Jest to również duża strata dla polskiego szybownictwa, szczególnie w obliczu zbliżających się szybowcowych mistrzostw świata w Australii.

Jan Wróblewski kończy karierę szybowcową w pełni sławy, po wyczynach, których nikt dotąd nie osiągnął. Zadebiutował w mistrzostwach świata w 1965 r. zdobywając w South Cerney (W. Brytania) tytuł mistrza świata w klasie otwartej. W pięć lat później wywalczył w Marfie (USA) tytuł wicemistrza świata w klasie standard, a w 1972 r. w Vrśac (Jugosławia) zdobył tytuł mistrzowski w tej samej klasie. Był również rekordzistą świata w przelocie docelowo-powrotnym z wynikiem 678,9 km (1963 r.). Za całokształt działalności i wybitne osiągnięcia w szybownictwie światowym FAI przyznała Janowi Wróblewskiemu najwyższe odznaczenie szybowcowe — Medal Lilienthala, który otrzyma on w tym roku na konferencji generalnej FAI w Dublinie.

Decyzja mistrza jest dla nas zaskoczeniem, chociaż rozumiemy, że ma on prawo do własnego życia — prywatnego, sportowego i zawodowego.

„Zdobyłem w szybownictwie wszystko co mogło mi dać osobistą satysfakcję — oświadczył w piśmie do Aeroklubu PRL nasz dwukrotny szybowcowy mistrz świata. — Pozostanie zawsze moją dumą i zaszczytem, że moje skromne osiągnięcia przyczyniły się do utrwalenia wysokiej pozycji polskiego szybownictwa. Aby to osiągnąć, poświęcałem szybownictwu cały swój wolny czas i zapał. Dziś nie mogę sobie na to pozwolić i dlatego zdecydowałem się na ten krok".

Szkoda! Nie rozstajemy się jednak z naszym mistrzem. Życzę mu wszystkiego najlepszego w dalszym życiu, nauce i pracy, pozwolimy sobie wrócić jeszcze do tego tematu przy innej okazji.

Na razie, dziękujemy Janowi Wróblewskiemu za wszystko to, co wniósł trwałego do chwały naszego sportu lotniczego. Za wszystko to, co zrobił dla polskiego szybownictwa, wpisując się złotymi zgłoskami do kronik sławy Polskich Skrzydeł.

„Skrzydlata" i my wszyscy — kibice szybownictwa — życzymy Janowi Wróblewskiemu wszystkiego najlepszego. (jrk)

Z LOTU PO KRAJU • Z LOTU PO KRAJ

● **AKREDYTOWANI** w Polsce attaches wojskowi, morscy i lotniczy oraz ich zastępcy złożyli wizytę w Krakowie, gdzie zwiedzili zabytki historyczne i kulturalne miasta. Goście obejrzeli również pokaz skoków spadochronowych w wykonaniu żołnierzy 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej.

★

● **ZESPÓŁ** Wojsk Lotniczych zdobył po raz trzeci tytuł drużynowego mistrza WP w tenisie stołowym; wicemistrzem został zespół Wojsk OPK. Tytuł indywidualnego mistrza WP na 1973 r. zdobył plut. **Andrzej Gałęziowski** z Wojsk Lotniczych.

★

● **STUDENCI** Politechniki Poznańskiej gościli zastępcę dowódcy Wojsk Lotniczych d/s politycznych płk. mgr **Ludwika Sobieraja,** który omówił zagadnienia związane z obronnością Polski w świetle aktualnej sytuacji na świecie

★

● **NASZ** redakcyjny „Kormoran" narzekał i zazdrościł w jednym z felietonów, że na czechosłowackich etapach Wyścigu Pokoju skoczkowie aeroklubów Czechosłowacji popisywali się skokami na stadion. Spieszymy więc donieść, że na XI etapie Wyścigu Pokoju w Poznaniu też były emocje lotnicze. Na płycie stadionu wylądowało przed przyjazdem kolarzy trzech skoczków Aeroklubu Poznańskiego: **Sławomir Pomietlak, Zygmunt Renz** i **Wojciech Wojciechowski,** zbierając zasłużone brawa. Koncertowała także na stadionie reprezentacyjna orkiestra Wojsk Lotniczych. Miał również wystartować balon, jednakże jego start opóźnił się sporo i — jak pisze „Express Poznański" — wzleciał nad „Adrią" akurat w momencie, kiedy kolarze jedli tam kolację.

★

● **DWAJ** piloci Aeroklubu Warszawskiego: **Tadeusz Skuza** i **Stanisław Targowski** zdobyli trzecie diamenty do złotej odznaki szybowcowej. Pierwszy wykonał przelot docelowo-powrotny 320 km, a drugi — przelot na trasie trójkąta 520 km.

★

● **W WOJSKOWYCH** Zakładach Naprawczych odbyła się uroczystość wręczenia załodze sztandaru przechodniego Ministerstwa Obrony Narodowej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców, przyznanego za uzyskanie najlepszych wyników i zajęcie pierwszego miejsca w międzyzakładowym współzawodnictwie pracy przedsiębiorstw metalowych MON za 1972 r. Sztandar ten załoga otrzymała już po raz trzeci i zatrzymuje go na własność. W imieniu ministra Obrony Narodowej sztandar wręczył zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Franciszek Kamiński,** w obecności przedstawiciela ZG Związku Zawodowego Metalowców.

★

● **PILOT** Aeroklubu Kieleckiego **Andrzej Zaręba** wykonał na szybowcu „Pirat" przelot na trasie Kielce — Częstochowa — Łódź — Kielce, długości 328 km, zdobywając tym samym diament do złotej odznaki szybowcowej.

★

● **NA TERENIE** Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie zostanie wybudowany pomnik patrona szkoły — Jana Krasickiego — w formie domu kultury młodego żołnierza, z zapleczem sportowym i rekreacyjnym. Realizacja tego nowego o charakterze społecznym przedsięwzięcia, angażującego młodzież zetemesowską i wojskową, przewidziana jest na 1975 rok, w którym przypada rocznica 30-lecia szkoły w PRL.

● **WYTWÓRNIA** Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu okazała się najlepszym przedsiębiorstwem przemysłu maszynowego w 1972 roku. 28 maja br., podczas konferencji sprawozdawczej Rady Zakładowej i Robotniczej WSK „Delta Mielec", załodze tego zakładu przekazano Sztandar Przechodni ZG ZZM i Ministerstwa Przemysłu Maszynowego za wyniki produkcyjno-ekonomiczne w 1972 roku.

(yy)

★

● **W KOMISJI TRANSPORTOWEJ** PRL—NRD powołana została grupa robocza do spraw lotnictwa cywilnego. Na pierwszym posiedzeniu grupy, które odbyło się w Lipsku w dniach 25—30 maja br., opracowany został program prac na lata 1973—1974. Przewiduje on współpracę zarządów lotnictwa i przedsiębiorstw przewozowych zarówno w dziedzinie technicznej jak i handlowej. Szczególny nacisk położony został na współpracę w zakresie obsługi technicznej i napraw samolotów. Przewodniczącym delegacji polskiej w grupie jest wicedyrektor CZLC, mgr **Czesław Gagajek**. Należy dodać, że istnieje już podobny organ współpracy lotniczej między Polską i Czechosłowacją.

★

● **DOTYCHCZAS** zaopatrzeniem pokładowym samolotów polskich i obcych zajmował się „WARS". Wobec narzekań na jakość i terminowość obsługi, cały ketering lotniczy przejął na siebie obecnie LOT, organizując na Okęciu własne zaplecze gastronomiczne. Przydałyby się również zmiany w obsłudze restauracji i kawiarni w międzynarodowym porcie lotniczym, która nie cieszy się najlepszą opinią wśród pasażerów lotniczych.

★

● **TEGOROCZNA** konferencja towarzystw przewozu lotniczego krajów RWPG odbędzie się w połowie czerwca w Ulan Bator, na zaproszenie Zarządu Lotnictwa Cywilnego Mongolii.

(o)

★

● **W CENTRUM** Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. rozegrano w dniach 31 maja — 13 czerwca Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Do chwili zamknięcia numeru (5 czerwca br.) rozegrano 4 konkurencje. Wyników czwartej konkurencji jeszcze nie otrzymaliśmy. W punktacji ogólnej po trzech konkurencjach prowadził **Stanisław Kluk,** przed **Januszem Centką** i **Stanisławem Wujczakiem.** Pełne wyniki i relacje z mistrzostw podamy w następnych numerach.

(y)

REKORD MIĘDZYNARODOWY ADELI DANKOWSKIEJ
w przelocie docelowo-powrotnym

Znakomita szybowniczka Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp., pil. instr. ADELA DANKOWSKA, ustanowiła 29 maja br. rekord międzynarodowy w przelocie docelowo-powrotnym na szybowcu „Jantar". Osiągnęła ona odległość 686 km, bijąc tym samym poprzedni rekord w tej kategorii, który należał do Australijki SUSAN MARTIN i wynosił 653 km.

31 maja br., w dniu otwarcia XVIII Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie Wlkp., znakomitej szybowniczce złożył gratulacje prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. WŁADYSŁAW JAGIEŁŁO, dekorując zarazem złotym medalem „Za Wybitne Osiągnięcia Sportowe", nadanym A. Dankowskiej przez GKKFiT. Do gratulacji dołączamy się i my. (y)

BOGDAN BARTNIKOWSKI i JERZY ZARĘBSKI laureatami „Pióra Ikara 1972"

W Domu Dziennikarza w Warszawie odbyło się 4 czerwca br. wręczenie dorocznych nagród Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Laureatami nagrody Klubu Publicystów Lotniczych SDP p.n. „Pióro Ikara — 1972" zostali red. **Bogdan Bartnikowski** z redakcji „Żołnierza Polskiego" (I nagroda) i red. **Jerzy Zarębski** ze „Skrzydlatej Polski" (II nagroda).

Laureatom serdecznie gratulujemy.

ZWYCIĘZCY
XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów

W Sali Rycerskiej Ratusza we Wrocławiu odbyło się 31 maja br. uroczyste zakończenie XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów, rozegranego w dniach 24—31 maja br. na trasie Dęblin — Toruń — Szczecin — Zielona Góra — Wrocław.

W uroczystości zakończenia Rajdu udział wzięli m. in.: prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło,** przedstawiciel Wydziału Propagandy, Prasy i Wydawnictw KC PZPR — **Jerzy Liszewski** oraz wiceprzewodniczący Prezydium Rady Narodowej m. Wrocławia — **Mieczysław Korzycki.**

W Rajdzie startowało 30 załóg (pilot i dziennikarz). **W łącznej punktacji,** po konkurencjach pilotażowych i dziennikarskich, zwyciężyła załoga w składzie: pil. **Stanisław Maksymowicz** (Aeroklub Wrocławski) i red. **Andrzej Waligórski** (PR Wrocław) — 1 651,5 pkt. Drugie miejsce zajęła załoga: pil. **Stanisław Marliński** (Aeroklub Radomski) i red. **Bohdan Kaznowski** („Przyjaźń") — 1 614,24 pkt.; trzecie — załoga: pil. **Jan Baran** (Aeroklub Rzeszowski) i red. **Magdalena Jankowska** („Przegląd Sportowy") — 1 611 pkt; czwarte — załoga: pil. **Stanisław Babiarz** (Aeroklub Jeleniogórski) i red. **Jerzy Zarębski** („Skrzydlata Polska") — 1 551,5 pkt.; a piąte — pil. **Władysław Koślicki** (Aeroklub Bydgoski) i red. **Mieczysław Kowalski** („Gazeta Pomorska") — 1 500,24 pkt.

Najlepszym pilotem XI Rajdu okazał się pil. **Jan Baran** z Aeroklubu Rzeszowskiego, a dziennikarzem — red. **Andrzej Waligórski** z PR Wrocław.

Konkurs dziennikarski rozegrano w dwóch grupach — radiowej i prasowej. W grupie radiowej nagrodę I stopnia przyznano **Andrzejowi Waligórskiemu** z PR Wrocław. W grupie prasowej nie przyznano I nagrody. Natomiast dwie nagrody II stopnia przyznano ex aequo: red. red. **Tadeuszowi Patanowi** („Kronika Beskidzka" — Bielsko-Biała) i **Jerzemu Zarębskiemu** („Skrzydlata Polska"). Nagrody III stopnia w grupie prasowej otrzymali: red. red. **Juliusz Grodziński** („Panorama" — Katowice) i **Bohdan Kaznowski** („Przyjaźń"). Poza tym przyznano sześć wyróżnień i nagrody za aktywność dziennikarską w czasie trwania Rajdu.

Nagrodę prezesa ZG APRL przyznano najlepszemu dziennikarzowi Rajdu — red. **Andrzejowi Waligórskiemu.** Nagrodę Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL — za najlepszą pracę popularyzującą walory polskiego sprzętu lotniczego — przyznano red. **Rafałowi M. Brzeskiemu** z PR Warszawa. Nagrodę redakcji „Żołnierza Wolności" — za najlepszą pracę o współczesnym Wojsku Polskim — przyznano red. **Jerzemu Lipowskiemu** z „Trybuny Robotniczej" w Katowicach.

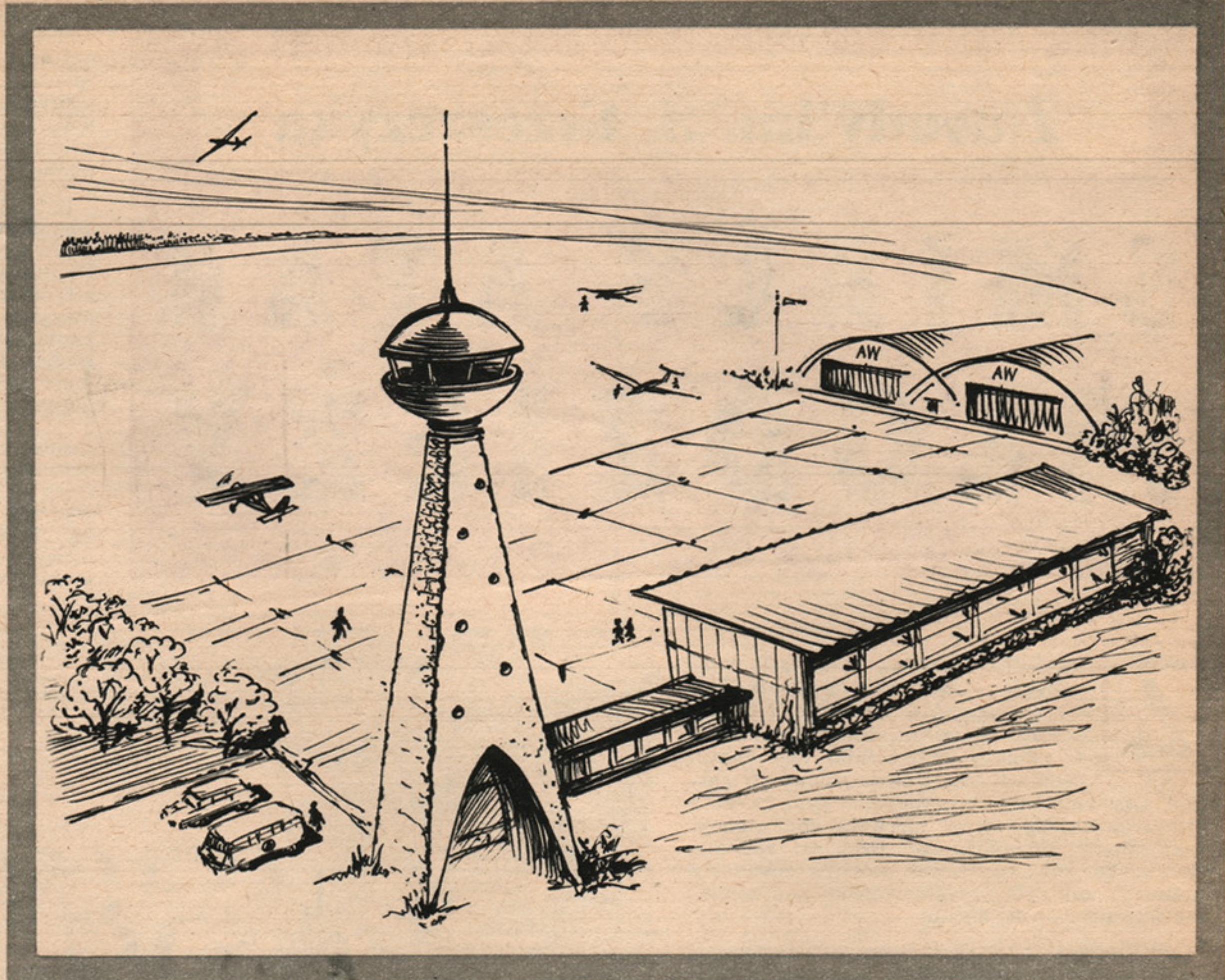
Nagrodę specjalną, puchar przechodni im. **Marii Teisseyre,** zmarłej w ubiegłym roku dziennikarki, wybitnej współorganizatorki rajdów dziennikarzy i pilotów z Wrocławia, otrzymała redakcja najlepszego dziennikarza Rajdu — Wrocławska Rozgłośnia Polskiego Radia, gdzie pracuje red. **Andrzej Waligórski.**

Relacje z XI Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów zamieścimy w następnym numerze. (yy)

ZMARŁ HENRYK GÓRKA

W dniu 30 maja 1973 r. zmarł doc. mgr inż. HENRYK GÓRKA, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, członek władz Aeroklubu PRL, długoletni prezes Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — odznaczony Orderem Sztandaru Pracy I klasy, Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski i innymi odznaczeniami. CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

NOWE LOTNISKO DLA WARSZAWY



Jak będzie wyglądało przyszłe lotnisko sportowo-usługowe Warszawy tego nikt jeszcze nie wie. Nie przeszkodziło to jednak naszemu grafikowi w przedstawieniu własnej wizji aeroklubowej części lotniska przyszłości...

JESZCZE kilka lat (jak dobrze pójdzie...) i niestety, będziemy musieli rozstać się z lotniskiem Gocław. Rozbudowująca się w iście warszawskim tempie stolica potrzebuje wolnych terenów i urbaniści już przymierzają się do rozległego pola wzlotów na skraju Saskiej Kępy.

Dzisiejsi użytkownicy Gocławia wkrótce będą musieli zatem szukać nowej siedziby. Gdzie? Problemowi temu poświęcona była narada naukowo-techniczna, którą ostatnio zorganizował Oddział Warszawski Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji.

Pozytywnie należy ocenić tę inicjatywę SITKom-u. Na naradzie bowiem koncepcje opracowane przez Dział Lotniskowy ZG Aeroklubu PRL zostały skonfrontowane ze środowiskiem fachowym.

Drugą lotniczą Polskę budować będziemy z wielkim entuzjazmem, ale i nie mniejszą rozwagą. Stąd konieczność wcześniejszego opracowania planów budowy każdego nowego obiektu oraz wszechstronnej analizy jego kosztów i lokalizacji, a także zbadania, czy będzie on w stanie zaspokoić rosnące — w miarę upływu lat — potrzeby.

Dlatego na naradzie słusznie dominował pogląd — zaprezentowany przez mgra inż. Jana Chojnackiego — iż budowa nowego lotniska sportowo-usługowego dla Warszawy musi już w założeniu mieć charakter nowoczesnej inwestycji. Inwestycji, którą z racji dość znacznych kosztów można realizować etapami, ale która nie może mieć nic wspólnego z tak zwanymi rozwiązaniami prowizorycznymi.

Potrzeba nowoczesnego lotniska sportowo-usługowego w Warszawie nie wymaga szerszego uzasadnienia. Wystarczy przypomnieć, że obecnie z lotniska Gocław obok Aeroklubu Warszawskiego korzystają także: Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego, Lotnicze Zakłady Naprawcze, Zakład Usług Agrolotniczych WSK. Aktualnie liczba operacji lotniczych (startów lub lądowań) w skali rocznej wynosi około 20 000.

W ocenie perspektywicznej nowe lotnisko warszawskie powinno służyć następującym użytkownikom:

— **lotnictwu sportowemu** czyli spadochroniarstwu, modelarstwu, szybownictwu i sportowi samolotowemu, a w przyszłości także motoszybownictwu oraz krajowej i zagranicznej turystyce,

— **lotnictwu sanitarnemu** w zakresie transportu chorych, personelu lekarskiego i medykamentów, centralnej dyspozycji w skali krajowej oraz centralnej bazy zaopatrzeniowo-przeglądowej i szkoleniowej,

— **lotnictwu dyspozycyjnemu** instytucji administracyjnych i gospodarczych w zakresie operatywnego transportu niewielkich ekip funkcyjnych, awaryjnych, sprzętu, części zamiennych itp. (obecnie w kraju posiadamy kilkanaście samolotów dyspozycyjnych, a w materiałach prognostycznych do roku 1990 przewiduje się czterysta sztuk),

— **lotnictwu gospodarczemu** głównie w zakresie centralnej bazy administracyjnej i akwizycyjno-dyspozycyjnej w relacji krajowej i zagranicznej. W perspektywie wydaje się prawdopodobne istnienie w Warszawie rozwiniętych usług lotniczych w zakresie: transportu pionowego budowlano-przemysłowego, fotografowania, pomiarów, reklamy itp.

Wydaje się oczywiste, że tak różnorodnych i rozległych zadań nie da się pogodzić na wspólnym lotnisku z lotnictwem komunikacyjnym, którego samoloty muszą poruszać się w wolnym obszarze powietrznym.

Popatrzmy jeszcze bliżej na funkcje, które musi spełniać nowe warszawskie lotnisko sportowo-usługowe. Oto ważniejsze z tych funkcji:

- przyloty, odloty, manewrowanie i postój statków powietrznych,
- gospodarka przeglądowo-remontowa sprzętu lotniczego,
- magazynowanie, konserwacja i dystrybucja sprzętu lotniczego i ewentualnie paliw,
- szkolenia lotnicze podstawowe, treningowe i wyczynowe (teoretyczne, praktyczne, symulatory),
- działalność lotniczo-usługowa,
- pogotowie lotnicze służby zdrowia i lotnictwa dyspozycyjnego,
- działalność propagandowa — np. masowe imprezy widowiskowe,
- zawody lotnicze krajowe i międzynarodowe,
- trening i zawody modelarskie (także modeli na uwięzi i rakiet),
- działalność administracyjna, hotelowo-internatowa i socjalno-bytowa (kursy, imprezy, zakwaterowanie ekip zagranicznych itp.).

Jak z tego widać zakres prac, które będą prowadzone na terenie nowego lotniska jest niezwykle szeroki i społecznie użyteczny. Dlatego wydaje się słuszny postulat, aby w kosztach nowego sportowo-usługowego lotniska Warszawy partycypowały wszystkie zainteresowane resorty, niezależnie od władz miejskich, które zrekompensują lotnictwu utratę Gocławia.

Budowa lotniska związana jest z licznymi problemami, na czele których stoi kwestia lokalizacji. W rezultacie badań kartograficznych i rozpoznania wizualnego, częściowo przy wykorzystaniu statków powietrznych, w promieniu do 25 km od Warszawy rzeczoznawcy wytypowali wstępnie 13 potencjalnych terenów, które z uwagi na dotychczasowy stan zainwestowania i przeszkód terenowych mogą być w ogóle brane pod uwagę.

Lokalizacja lotniska to równocześnie lokalizacja stref pilotażu, lotów nawigacyjnych i w ogóle określonej przestrzeni powietrznej. Przestrzeń ta nie może kolidować z korytarzami powietrznymi lotnictwa komunikacyjnego, strefami ciszy i innymi ograniczonymi dla lotów. Lokalizacja lotniska musi również uwzględniać koszty wywłaszczeń, straty wynikające dla rolnictwa, warunki komunikacji z miastem, ogólne koszty inwestycyjne, zakres robót odwadniających i niwelacyjnych, uciążliwość lotniska dla otoczenia z uwagi na hałas itp.

Optymalizacja tych wszystkich warunków decydujących o lokalizacji nowego lotniska sportowo-usługowego dla Warszawy jest trudna. Wydaje się, że najkorzystniejszym rozwiązaniem z wielu względów byłoby zlokalizowanie nowego lotniska w okolicach miejscowości Marki, na północny-wschód od Warszawy. W perspektywicznych planach tereny te znajdą się w widłach autostrad, będzie zatem dogodny dojazd. Z kierunku tego specjaliści przewidują „nawietrzanie miasta", co nie pozwoli na budowę w tym rejonie zakładów przemysłowych (kominy!). Strefa powietrzna w okolicy Marek nie koliduje z korytarzami powietrznymi.

Oczywiście specjaliści i projektanci zajmujący się budową lotnisk muszą rozwiązać wiele problemów związanych z budową nowego lotniska sportowo-usługowego dla Warszawy. Czas jednak szybko biegnie i chociaż lotnisko to nie jest jeszcze potrzebą chwili, to jednak rozpoczęcie wstępnych prac jest już konieczne. Konferencja zorganizowana przez OW SITKom była więc jak najbardziej na czasie. Narada jednak naradą, ale warto by uruchomić konkretne środki na opracowanie dokumentacji szczegółowej nowego lotniska. Jak dotąd sprawą tą zajmuje się głównie Dział Lotniskowy ZG Aeroklubu PRL, który — jak wiadomo — musi borykać się z wieloma bieżącymi zagadnieniami i nie ma możliwości na prowadzenie szeroko zakrojonych prac projektowych. Prac wymagających odpowiednich nakładów oraz specjalistów najwyższej klasy. Nowe sportowo-usługowe lotnisko Warszawy musi być pod względem wizualnym i funkcjonalnym dobrą wizytówką przyszłej, jeszcze piękniejszej stolicy.

(pom)

Zawody im. S. Grzeszczyka

ŚMIAŁY ATAK MŁODZIEŻY

ZAPOWIADAŁO się, że w VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka (II liga) weźmie udział rekordowa ilość około 50 pilotów, w tym kilka ekip zagranicznych. Ostatecznie jednak na starcie w Lesznie stanęło 34 pilotów, w tym dwóch z NRF. Jeszcze dzień przed pierwszą konkurencją organizatorzy stanęli wobec trudnego zadania. Wiele szybowców, na których przybyli zawodnicy do Leszna, nie było przygotowanych pod względem technicznym do startu.

Liczne usterki, brak okresowych przeglądów nie wystawia dobrego świadectwa aeroklubom, kierującym w takim stanie sprzęt na zawody. Nie wszystkie z wyznaczonych aeroklubów przysłały też na zawody mechaników, kierowców, samochody i samoloty. Dzięki ofiarnej pracy służby technicznej, wszystkie szybowce stanęły na starcie I konkurencji. Interwencje w ZG APRL pozwoliły też w trybie natychmiastowym nakłonić wyznaczone przedtem aerokluby do oddelegowania do Leszna swych pracowników na czas VIII KZS.

Już w pierwszy dzień zawodów, 14 maja br. zawodnikom przyszło zmierzyć się w trudnych warunkach na trasie trójkąta 104 km, z punktami zwrotnymi we Wroniawach i Kotli. Zadaniem dnia był dwukrotny oblot tej trasy. Pomimo silnego wiatru po raz pierwszy w Lesznie melduje się około 20 szybowców. Niestety, żadnemu z zawodników nie udaje się oblecieć trasy po raz drugi. Bogate żniwo zbierali więc piloci holujący i kierowcy, którzy ściągali szybowce do późnej nocy. Zwycięzcą konkurencji okazał się niespodziewanie student z NRF Christoph Kensche, legitymujący się zaledwie 250-godzinnym nalotem. Przeleciał on 165 km. Straty punktowe większości pozostałych pilotów były jednak minimalne.

16 maja br. znów nie udaje się żadnemu zawodnikowi dolecieć do mety przelotu docelowo-powrotnego 184 km Leszno — Ostrów — Leszno. Najbliżej celu, bo na 182 km ląduje Alfred Bzyl z Bydgoszczy, latający na szybowcu „Foka-5". Po uwzględnieniu wartości wyrównania, zwycięzcą konkursu zostaje jednak Walenty Sawicki z Białegostoku, startujący na „Foce C". On też zostaje liderem po dwóch konkurencjach. Różnice punktowe są w dalszym ciągu niewielkie.

Następnego dnia znów docel-powrót, tym razem długości 150 km na trasie Leszno — Zielona Góra — Leszno. Konkurencję kończą wszyscy zawodnicy. Najlepszy czas uzyskuje Jerzy Brański na „Foce 4". Po przeliczeniu wyników, trzy pierwsze miejsca zajmują jednak „Piraty" pilotowane przez Z. Skolskiego, T. Gołatę i A. Jeśmanowicza. Nowym liderem zawodów zostaje Tadeusz Gołata z Bydgoszczy. Wszyscy, którzy się będą liczyć w tych zawodach, są już w czołówce lub bardzo blisko niej.



Odprawa zawodników przed konkurencją. Kierownik sportowy zawodów, Józef Dankowski wyznacza zadanie dnia.

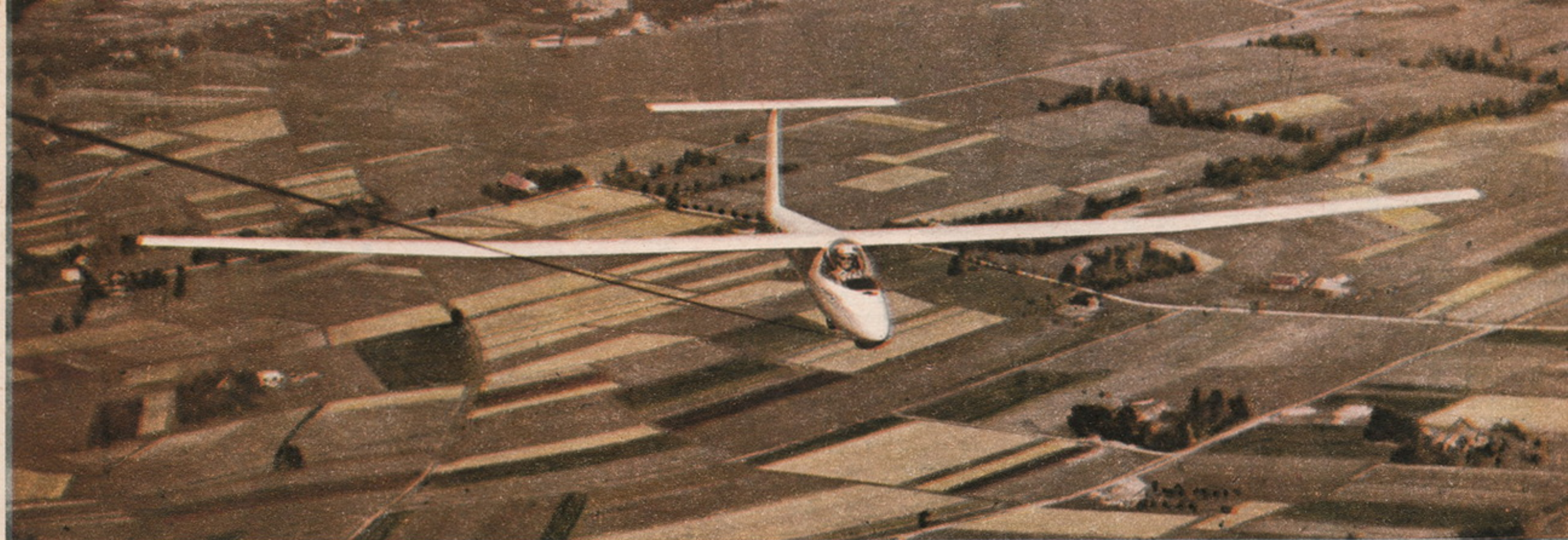


Na starcie VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka.

18 maja br. okazał się później dniem najlepszej pogody w zawodach. Ambitne zadanie dnia, trójkąt 322 km Leszno — Rogaszyce — Marzenin — Leszno kończy aż 30 zawodników, a trzech dalszych ląduje w pobliżu mety. Dużej sztuki dokonuje zajmujący dotąd przedostatnie miejsce Janusz Trzeciak z Rzeszowa, który na mniej doskonałym od „Fok" „Piracie" uzyskuje najlepszy czas oblotu i oczywiście zdecydowanie wygrywa tę najpiękniejszą konkurencję zawodów. Wykonanie konkurencji dla K. Kaniewskiego, P. Rydera i braci A. i T. Świstów oznacza jednocześnie zdobycie diamentów. Lecąc poza konkursem po tej samej trasie, Franciszek Kępka z Bielska i Adela Dankowska z Leszna ustanawiają na „Jantarach" nowe rekordy Polski: 101,284 km/h i 90,704 km/h.

Kolejnym liderem zawodów, i to na długie osiem dni, zostaje równo dotąd latający Piotr Szczepański z Warszawy. Czołówkę, która wydaje się mieć prawie pewny udział w przyszłorocznych mistrzostwach Polski, stanowią ponadto: T. Świst, T. Gołata, R. Szamkołowicz, Z. Płotkowiak, A. Jeśmanowicz, F. Szachewicz i E. Janowski.

Dopiero ostatniego dnia zawodów udaje się rozegrać piątą i ostatnią konkurencję VIII KZS — trójkąt 104 km Leszno — Wąsosz — Gola — Leszno. W tej krótkiej konkurencji wielu pilotów pragnąc odrobić straty, postawiło wszystko na jedną kartę. Zdając sobie sprawę z niewielkich różnic punktowych, nie asekurowała się



Uczestnicy VIII KZS startowali na szybowcach typu „Pirat", „Foka C", „Foka 4" i „Foka 5". Na zdjęciu: „Pirat" w locie holowanym.
Zdjęcie: B. Koszewski (1) i H. Kucharski (6)



Tadeusz Gołata z Aeroklubu Bydgoskiego, najmłodszy uczestnik i jednocześnie zwycięzca Zawodów im. S. Grzeszczyka.

zbytnio czołówka. Do mety doleciało 21 szybowców. Znów bezwzględnie najlepszy okazał się „Pirat", pilotowany tym razem przez Z. Skolskiego, który jako jedyny zawodnik wygrał dwie konkurencje. Fatalnie powiodło się dotychczasowemu liderowi, P. Szczepańskiemu, który lądował przygodnie i spadł na dalekie miejsce. Pięknie finiszował junior J. Szempliński, który z odległej pozycji awansował do ścisłej czołówki. Stracił premiowane awansem do I ligi miejsce R. Janowski. Pozostali piloci pierwszej ósemki, obronili jednak swoje pozycje. Liderem i zwycięzcą zawodów został niespodziewanie ich najmłodszy uczestnik, Tadeusz Gołata z Bydgoszczy.

Zwycięzca VIII KZS, Tadeusz Gołata z Aeroklubu Bydgoskiego, urodził się w 1952 r. Jest synem wieloletniego instruktora, organizatora i działacza lotnictwa sportowego, Franciszka Gołaty. Student II roku Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Bydgoszczy, gdzie studiuje elektronikę. Członek kadry juniorów. W chwili rozpoczęcia zawodów miał 365 godzin nalotu i 5 570 km przelotów, w tym w roku bieżącym 23 godziny i 700 km. Należał więc do tych, którzy legitymowali się największym treningiem przed zawodami. Ma złotą odznakę szybowcową. Start w II lidze był jego najpoważniejszym dotąd występem zawodniczym.

Z czołowej grupy pilotów R. Szamkołowicz, Z. Płotkowiak, F. Szachowicz, A. Jeśmanowicz i Z. Skolski mają sporo doświadczenia zawodniczego, które pomimo braku większego treningu, owocnie procentowało w VIII KZS. Mniejszym doświadczeniem legitymuje się tylko T. Świst.

Przedstawicielem najmłodszego pokolenia jest 21-letni J. Szempliński, członek kadry juniorów, student AWF we Wrocławiu. Wysoką lokatę i dobre wrażenie pozostawił po sobie 21-letni student UAM w Poznaniu, Zb. Brzostowski, także członek kadry juniorów.

Wyniki VIII KZS obliczane były według nowego regulaminu, obowiązującego we wszystkich zawodach, od okręgowych po mistrzostwa Polski. Jako sędzia główny zawodów im. S. Grzeszczyka mam parę uwag pod adresem nowego regulaminu, które moim zdaniem powinny być uwzględnione przy opracowywaniu jego doskonalszej wersji. Nowy regulamin jest w swym założeniu słuszny, uwzględnia w dostatecznym stopniu złożoność warunków pogodowych, rodzaj konkurencji i wysiłek pilota, włożony w wykonanie zadania. Eliminuje również poważnie element szczęścia. Jest sprawiedliwy w ocenie.

Jego naczelną wadą jest jednak złożoność obliczeń, wymagająca nie tylko maszyny do liczenia, ale także sztabu liczących. Przeciętny zawodnik nie bardzo orientuje się przy tym we wszystkich zależnościach i niuansach punktacji.

Oddzielną, ale nie mniej ważną sprawą są wartości wyrównania, tzw. współczynniki dla poszczególnych szybowców. Porównanie startujących na zawodach „Piratów", „Fok C", „Fok 4" i „Fok 5" wypada zbyt rażąco na niekorzyść „Fok 4 i 5".

Organizacja zawodów nie budziła zastrzeżeń. Jest to wynik sprawnej działalności wszystkich służb i doświadczenia CWL Leszno w organizowaniu dużych imprez lotniczych. Na uwagę zasługuje żywe zainteresowanie zawodami przedstawicieli miejscowych władz. Dodać też warto, że główną nagrodę, honorową i rzeczową, ufundowała rodzina patrona zawodów, zmarłego przed kilku laty pioniera szybownictwa polskiego, Szczepana Grzeszczyka.

HENRYK KUCHARSKI



Członek kadry juniorów Jerzy Szempliński (z lewej) podczas ostatniej konkurencji awansował z 14 na 4 miejsce w zawodach. Z prawej: Zdobywca 3 miejsca, Zdzisław Płotkowiak.



Osiemdniowy lider zawodów, Piotr Szczepański



Przedstawiciel atakującej młodzieży, Zbigniew Brzostowski

WYNIKI VIII KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA

1.	Tadeusz Gołata (Bydgoszcz	— 3 083 pkt;
2.	Romuald Szamkołowicz (Szczecin)	— 3 061 pkt;
3.	Zdzisław Płotkowiak (Poznań)	— 3 039 pkt;
4.	Jerzy Szempliński (Jelenia Góra)	— 3 035 pkt;
5.	Franciszek Szachewicz (Warszawa)	— 3 033 pkt;
6.	Andrzej Jeśmanowicz (Toruń)	— 3 024 pkt;
7.	Tadeusz Świst (Nowy Targ)	— 3 013 pkt;
8.	Zenon Skolski (Lubin)	— 2 941 pkt;
9.	Zbigniew Brzostowski (Leszno)	— 2 939 pkt;
10—11.	Marian Felczykowski (Toruń)	— 2 838 pkt;
10—11.	Kazimierz Kaniewski (Płock)	— 2 838 pkt;
12.	Andrzej Gawlik (Gdańsk)	— 2 827 pkt;
13.	Jerzy Brański (Białystok)	— 2 822 pkt;
14.	Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 2 807 pkt;
15.	Walenty Sawicki (Białystok)	— 2 796 pkt;
16—17.	Andrzej Rataj (Poznań	— 2 791 pkt;
16—17.	Andrzej Świst (Nowy Targ)	— 2 791 pkt;
18.	Piotr Szczepański (Warszawa)	— 2 671 pkt;
19.	Henryk Jaworski (Świdnik)	— 2 576 pkt;
20.	Christoph Kensche (NRF)	— 2 553 pkt;
21.	Edmund Janowski (Toruń)	— 2 506 pkt;
22.	Józef Michta (Kielce)	— 2 502 pkt;
23.	Aleksander Wasiak (Włocławek)	— 2 466 pkt;
24.	Janusz Trzeciak (Rzeszów)	— 2 403 pkt;
25.	Franciszek Ragankiewicz (Wrocław)	— 2 374 pkt;
26.	Janusz Pasierski (Warszawa)	— 2 373 pkt;
27.	Władysław Poleszczuk (Opole)	— 2 308 pkt;
28.	Bogusław Tomicki (Wrocław)	— 2 199 pkt;
29.	Stanisław Błasiak (Wrocław)	— 2 119 pkt;
30.	Eugeniusz Fuchs (Olsztyn)	— 2 109 pkt;
31.	Mirosław Gajewski (Kielce)	— 2 043 pkt;
32.	Benedykt Wilma (Gdańsk)	— 1 997 pkt;
33.	Jan Kolba (Nowy Sącz)	— 1 862 pkt;
34.	Peter Ryder (NRF)	— 1 671 pkt.

STARTUJE „STOMIL"

KTO z nas na widok szybującego balonu nie uniesie głowy do góry? Wprawdzie rzadki to widok na współczesnym niebie, którym dziś zawładnęły naddźwiękowe odrzutowce. Tradycyjny balon pozostał w cieniu nowoczesnych szybowców, samolotów i śmigłowców; wydaje się być archaicznym środkiem podniebnych eskapad. Czy rzeczywiście tak jest? Sport balonowy, zwłaszcza w ostatnich latach, znów nabiera rumieńców. Rozwija się w Czechosłowacji, Szwajcarii, Francji, Belgii, Niemieckiej Republice Federalnej i w Stanach Zjednoczonych.

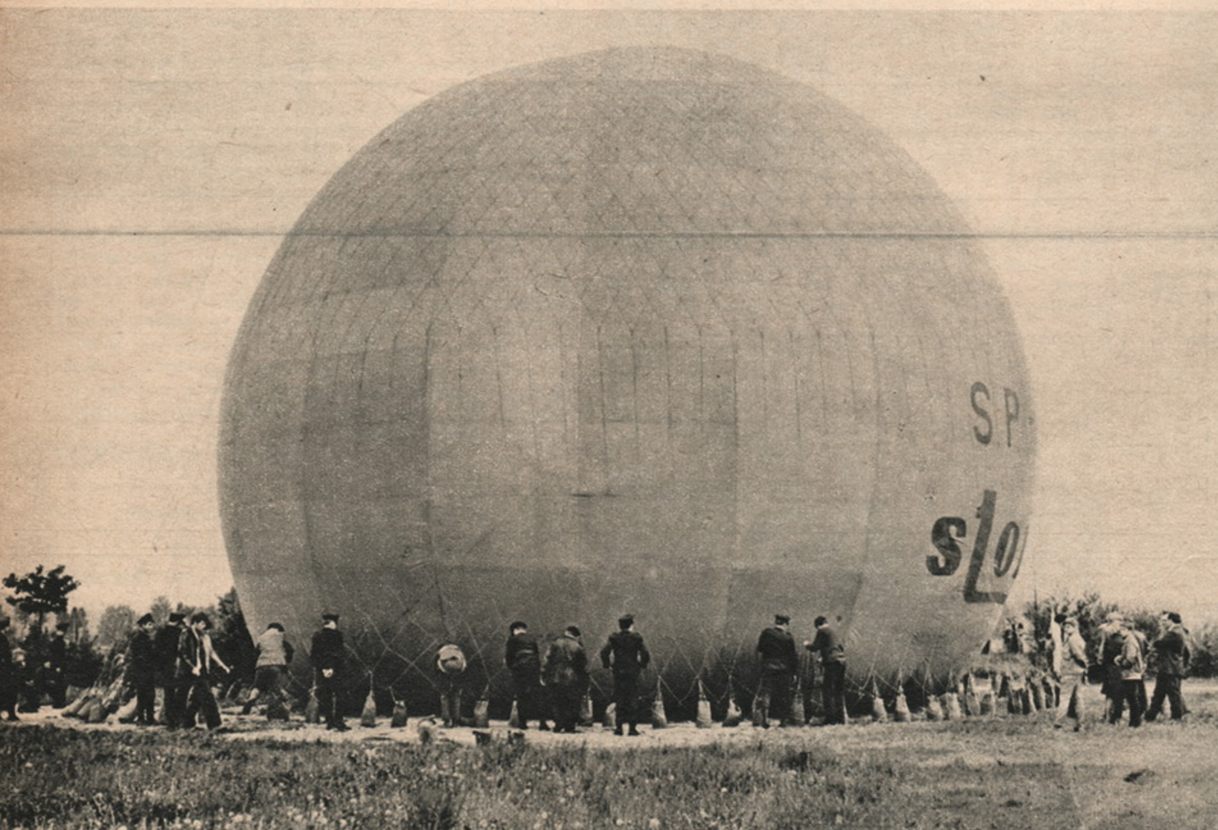
I u nas nie brakuje entuzjastów tego wspaniałego sportu, który w okresie międzywojennym był popularny na świecie, a także w naszym kraju cieszył się uznaniem. Znamy nazwiska: płk. **F. Hynka**, inż. **Z. Burzyńskiego**, prof. **F. Janika**, **W. Wysockiego**, **W. Pomaskiego** i wielu innych zdobywców zaszczytnych trofeów na międzynarodowych zawodach balonowych, włącznie z nagrodą Gordon Bennetta.

A dziś? No cóż? Nie jesteśmy potęgą w tej dziedzinie sportu, ale też nie zaliczamy się do najsłabszych. W Polsce istnieje kilka sekcji balonowych, z których aktualnie tylko jedna przy Aeroklubie Poznańskim może się pochwalić własnym balonem, noszącym nazwę „STOMIL" SP-BZG o pojemności 2 200 metrów sześciennych i mogącego osiągnąć pułap 8 000 metrów z załogą od 2 do 4 osób. Pocieszmy się jednak tym, że o budowie balonu myślą działacze Aeroklubu Śląskiego, a i w Olsztynie — o ile mi wiadomo — podjęto pewne kroki.

Działalnością poznańskiej sekcji kierują między innymi: inż. **Zbigniew Laszkiewicz**, **Władysław Rewakowicz** oraz inż. **Stefan Makne** — przewodniczący Komisji Balonowej APRL, czynny instruktor balonowy, mający na swym koncie 60 wykonanych lotów. Makne jest również pilotem szybowcowym z diamentową odznaką nr 63. Za sterami różnych typów szybowców spędził ponad 1 200 godzin. Do tego trzeba jeszcze dodać 860 godzin lotu na samolotach.

Sekcja cieszy się dużą popularnością nie tylko w społeczeństwie wielkopolskim. To właśnie jej piloci w latach ubiegłych organizowali doroczne imprezy balonowe połączone z przewozem poczty. Imprezy te zdobyły sobie rozgłos w Europie. Piloci sekcji byli dwukrotnie zaproszeni przez Aeroklub Niemieckiej Republiki Demokratycznej w celu dokonania na ich terytorium wzlotów propagandowych. W 1968 — 69 roku inż. Makne przebywał w Czechosłowacji, gdzie szkolił czeskich pilotów w lotach balonem wolnym.





Niemałe są również sportowe osiągnięcia sekcji. Poznańscy piloci balonowi startowali w wielu zawodach organizowanych w kraju, jak i za granicą, odnosząc zwycięstwa. Na przykład w międzynarodowych zawodach balonów wolnych, które odbyły się w 1965 roku w Wiedniu, pierwsze miejsce zajął inż. Makne. W zawodach balonowych o nagrodę Vandasa i Hulki, drugą pozycję wywalczył ten sam pilot.

Aktualnie sekcja skupia kilkunastu zapaleńców. Wśród nich są piloci szybowcowi i skoczkowie spadochronowi, jak na przykład: **Hieronim Kosmowski**, **Eugeniusz Olszański**, inż. **Ireneusz Cieślak** i **Zygmunt Gumiński**. Ten ostatni posiada złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Wszyscy czterej wymienieni spełniają warunki potrzebne do uzyskania licencji pilota balonowego. Już wkrótce staną przed komisją państwową, by zdać egzamin i uzyskać licencje.

Szczególnie pocieszającym faktem jest to, że do sekcji balonowej garnie się młodzież z poznańskich szkół oraz z różnych zakładów pracy. Ambicją zaś kierownictwa sekcji jest wyszkolić tych młodych chłopców na dobrych pilotów balonowych.

Powiadają, że reklama jest dźwignią handlu. Właśnie w dniu przyjazdu do Poznania kolarzy XXVI Wyścigu Pokoju, piloci sekcji balonowej uczcili ten fakt wykonaniem lotu szkolno-propagandowego. Start balonu odbył się z niewielkiego placu usytuowanego tuż obok boiska sportowego Klubu „Warta". Obserwowało go setki mieszkańców Grodu Przemysława. Oczywiście najwięcej wśród kibiców było młodzieży.

W. BABIARZ



Przewodniczący Komisji Balonowej Aeroklubu PRL inż. Stefan Makne (pierwszy z lewej) jest również czynnym pilotem i instruktorem balonowym.
Zdjęcia: K. Fijałkowski

Wyżej: „Stomil" nabiera kształtów. Do startu pozostało niewiele czasu...
Z lewej: Pierwsza czynność przed napełnianiem balonu — kontrola powłoki. Jak wszystkie produkty „Stomilu" — tak i balon noszący to imię jest najwyższej jakości.

SYLWETKI LOTNIKÓW





KOCJAN

W okresie minionej wojny nie latał bojowo, nie odniósł żadnego zwycięstwa powietrznego, nie nosił stalowego munduru. Zadał jednak Niemcom hitlerowskim tak olbrzymie straty, iż nazwano go człowiekiem, który wygrał wojnę. Mimo niewątpliwych osiągnięć godnych najwyższego podziwu i uznania nie otrzymał, nawet pośmiertnie, należnego mu odznaczenia wojskowego.

Inżynier Antoni Kocjan, bo o nim mowa, należał w okresie międzywojennym do grupy najwybitniejszych konstruktorów lotniczych. Droga, którą doszedł do sukcesów nie była łatwa. Żył w świecie logiki cyfr i nieomylnych obliczeń, w nieustannym wysiłku. Był tytanem pracy. Ta cecha charakteru połączona z niezwykłą żywotnością, ruchliwością, dokładnością, dociekliwością i błyskotliwością pozwoliły mu stać się człowiekiem, który odegrał olbrzymią rolę w akcji przeciwko broni hitlerowskiej V-1 i V-2. Ogarnięty fanatyczną nienawiścią wobec wroga podejmował niezwykle ryzykowne działania. W swej pracy żołnierza armii podziemnej wykazał znakomite umiejętności wyciągania logicznych wniosków z otrzymywanych meldunków wywiadowczych.

★

Urodził się 12 sierpnia 1902 r. we wsi Skalskie koło Olkusza. W 1923 r. ukończył gimnazjum w Olkuszu, po czym rozpoczął studia na wydziale elektrycznym i lotniczym Politechniki Warszawskiej. Własną pracą zarabiał na utrzymanie i opłatę uczelni. Znajdował się w bardzo trudnych warunkach materialnych. W okresie studiów współpracował z Rogalskim, Wigurą i Drzewieckim (konstruktorami samolotów RWD) w sekcji lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. W październiku 1929 r. wraz z Franciszkiem Żwirką zdobył dla Polski międzynarodowy rekord wysokości (4 004 m) na samolocie RWD-2. Po uzyskaniu dyplomu inżyniera w 1931 roku rozpoczął pracę w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie. W 1931 r. powstały dwa szybowce jego konstrukcji: „Czajka-1", „Czajka-2". W drugiej połowie 1932 r. stanął na czele Warsztatów Szybowcowych w Warszawie mieszczących się na Polu Mokotowskim. Jako główny konstruktor zaprojektował szereg doskonałych szybowców, które rozsławiły polskie szybownictwo. We wrześniu 1932 r. zbudowana została „Wrona". Ponadto w 1932 r. zaprojektował szybowiec treningowy „Komar", który opuścił warsztaty w maju 1933 r. W tym samym roku ukończono „Wronę-bis". W 1934 r. oblatano trzy szybowce: dwa treningowe: „Sroke" i „Komara-bis" oraz akrobacyjnego „Sokoła". W 1936 r. opuściły warsztaty: udoskonalona „Czajka-bis", akrobacyjny „Sokół-bis" oraz wspólnie z inż. Szczepanem Grzeszczykiem zaprojektowany szybowiec dwumiejscowy „Mewa".

W 1937 r. zbudowane zostały dwa szybowce wyczynowe typu „Orlik", na których dwaj piloci polscy uczestniczyli w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Niemczech, które po wojnie uznane zostały za I Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Wtedy to Bolesław Baranowski na „Orliku" zajął najlepsze, 7 miejsce, spośród sześciu startujących zawodników polskich. Tego samego roku sześciu pilotów latało na „Orlikach" podczas Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu. Ponadto z początkiem 1937 r. oblatany został szybowiec „Bąk".

W 1938 r. zbudowano „Orlika-2", wersję rozwojową „Orlika" z 1937 r. Jeden z „Orlików-3" znajduje się w USA. Drugi natomiast przechowany przez cały okres okupacji hitlerowskiej uległ zniszczeniu — po zakończeniu wojny — w jednym z lotów doświadczalnych. Pod koniec 1938 r. opuścił warsztaty motoszybowiec „Bąk-2". Z początkiem 1939 r. oblatany został w Warszawie „Orlik-3 Olimpijski". Szybowiec ten wykonano specjalnie na konkurs olimpijski we Włoszech. Na skutek kampanii faszystowskich Włoch i hitlerowskich Niemiec, mimo oczywistych wyższych zalet technicznych i pilotażowych „Orlika-3", nagrodę przyznano niemieckiemu szybowcowi — „Meise". W 1939 r. unowocześniono szybowiec szkolny „Wrona". Wstępnie nazwano ją „Wroną poprawioną", a ostatecznie otrzymała ona oznaczenie „Wrona-2". Mimo twórczej i wyczerpującej pracy konstruktorskiej i organizatorskiej Antoni Kocjan miał czas na latanie w Aeroklubie Warszawskim jako pilot samolotowy.

Ponadto do wybuchu wojny powstały projekty rozwojowe: „Komara", „Sokoła" i motoszybowca „Bąk". W projektach na lata 1940 i 1941 znajdowały się: szybowiec rekordowy i akrobacyjny. W tym okresie szybowce konstrukcji inż. Antoniego Kocjana budowano na licencji w Finlandii, Estonii, Bułgarii, Jugosławii i w Palestynie. Na szybowcach Kocjana ustanowiono 14 rekordów krajowych, w tym jeden międzynarodowy (długotrwałości lotu, Wanda Modlibowska w 1937 r.). Michał Oferski na motoszybowcu „Bąk" ustanowił dwa rekordy międzynarodowe. Szybowiec „Komar" na przykład prezentowany był na Olimpiadzie 1936. „Komar" zbudowany w Jugosławii zajął drugie miejsce na Międzynarodowych Wysokogórskich Zawodach w Szwajcarii w 1935 r. na „Komarze" dokonywano lotów nad Zatoką Fińską.

Podczas jednego z nalotów na Lublin, we wrześniu 1939 r. inż. Antoni Kocjan został kontuzjowany wybuchem bomby lotniczej. Po kampanii wrześniowej został żołnierzem Ruchu Oporu, w którym wkrótce zasłynął jako niezwykle odważny w działaniu, przy czym był autorem niezwykle śmiałych i ryzykownych planów walki z okupantem hitlerowskim. W rezultacie aresztowania przesiedział przez 10 miesięcy w Oświęcimiu, skąd wydostali go przyjaciele i jednocześnie żołnierze Armii Krajowej. Powróciwszy do pracy z jeszcze większym entuzjazmem przystąpił do pracy konspiracyjnej. Rozpoczął pracę jako szef referatu przemysłu lotniczego Komendy Głównej Armii Krajowej. Współpracownicy Kocjana z okresu okupacji hitlerowskiej zgodnie stwierdzają, że był on odważny w granicach niespotykanych. Działał z tak olbrzymim ryzykiem, że trudno sobie dzisiaj uzmysłowić jego genialne pociągnięcia. Na przykład, na jego zamówienia, hitlerowscy specjaliści wykonywali we własnych warsztatach części oprzyrządowania, które następnie służyły do wytwarzania broni dla armii podziemnej. Warsztaty Szybowcowe na Polu Mokotowskim, które do wybuchu wojny produkowały szybowce, teraz wytwarzały broń i amunicję oraz służyły za pomieszczenie dla tajnej drukarni.

Pomysłowość i ruchliwość Kocjana wprawiły wielokrotnie w zdumienie najwyższe władze Ruchu Oporu. On to na przykład przyczynił się do zlokalizowania zakonspirowanej hitlerowskiej bazy doświadczalnej broni V-1 w Peenemünde. Z jego inicjatywy z Warszawy wyjechało kilku specjalistów dla rozpracowania pilnie strzeżonego obozu wojskowego. Polscy komandosi w mundurach SS-manów, zaopatrzeni we wszelkie niezbędne dokumenty, wykonali dokładnie zadanie zlecone im przez Antoniego Kocjana. Ostatecznym wynikiem przeprowadzonego rozpoznania i sporządzenia map sytuacyjnych był nalot blisko 600 ciężkich bombowców na Peenemünde w nocy z 17 na 18 sierpnia 1943 r. Kocjan i jego ludzie święcili wielki triumf. Baza została zniszczona, a użycie broni V-1 opóźnione.

Pod koniec 1943 roku Kocjan poprzez otrzymane meldunki wywiadowcze przyczynił się do odkrycia bazy tajemniczej broni, tym razem zorganizowanej na terenie Polski, w miejscowości Blizna-Pustków koło Mielca. I tym razem w rezultacie niezwykłej dzielności ludzi z podziemia dostarczono aliantom niemal cały, tylko częściowo rozmontowany, ale z rysunkami sporządzonymi przez Kocjana, pocisk latający. Ten bezcenny materiał załadowano na samolot angielski, który lądował na terenie okupowanego kraju i następnie powrócił do jednej z baz we Włoszech. Pocisk dostarczony z kolei do Anglii, okazał się największą rewelacją minionej wojny. Antoni Kocjan nie doczekał się ani pochwały ani też odznaczenia wojskowego, za swe wybitne czyny. Aresztowany ponownie w czerwcu 1944 r., został nieludzko zmasakrowany przez gestapowców. Milczał do śmierci, nie wydał nikogo i nie zdradził żadnej tajemnicy wojskowej. Rozstrzelano go przy likwidacji więzienia w dniu 13 sierpnia 1944 roku. Do ostatnich godzin sądzono, że załadowany zostanie on do transportu więźniów. Takie informacje wywiadowcze uzyskał Ruch Oporu. Specjalna grupa dywersyjna Armii Krajowej czekała w Skierniewicach, aby dokonać odbicia Antoniego Kocjana. Odbicie więźnia odwołano w wyniku potwierdzenia wiadomości, iż Antoni Kocjan nie żyje.

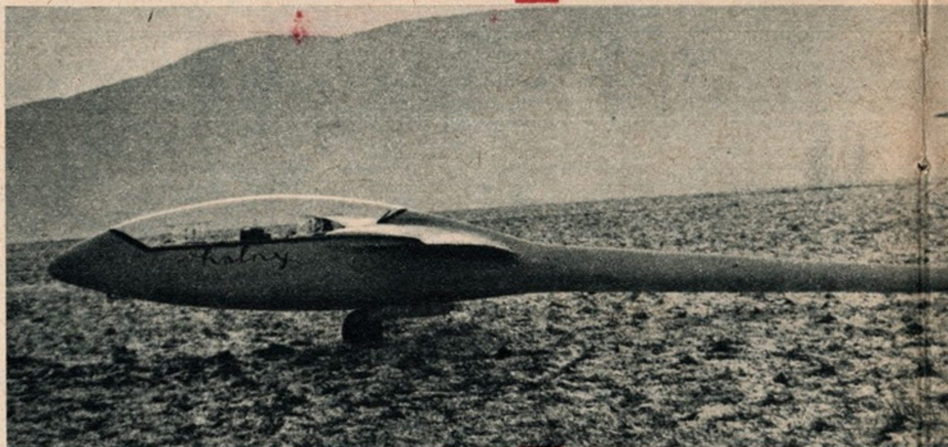
Sztabowiec polski, przez którego ręce docierały do aliantów bezcenne dane o przemyśle hitlerowskim tak wyraził się: „Sądzę, że wszelkie najwznioślejsze słowa, pełne patosu, nie wystarczą na oddanie hołdu dla inż. Antoniego Kocjana — Polaka o gorącym sercu, inżyniera o wielkim umyśle, człowieka, który wygrał wojnę".

TADEUSZ MALINOWSKI

SZD-40 X „HALNY"

Inż. WŁADYSŁAW OKARMUS

CORAZ częściej, czy to przy okazji Szybowcowych Mistrzostw Świata czy też na międzynarodowych sympozjach naukowych z dziedziny szybownictwa słyszy się głosy o konieczności reaktywowania i wprowadzania programu Szybowcowych Mistrzostw Świata klasy szybowców dwumiejscowych. Dużym dopingiem do zajęcia się rozwojem tej klasy jest tabela rekordów międzynarodowych, w której wyniki szybowców dwumiejscowych w żałosny sposób odstają na niekorzyść od wyników szybowców jednomiejscowych, a które to wyniki przy obecnych możliwościach technicznych na pewno można poprawić.



Pierwszymi jaskółkami w kierunku rozwoju „zapomnianej" klasy stały się szybowce wysokowyczynowe: włoski „Calif" i zachodnioniemiecki SB-10.

Pilnie obserwując tendencje rozwojowe w szybownictwie światowym i my nie pozostaliśmy w tyle. W ośrodku Badawczo-Rozwojowym Szybownictwa w Bielsku-Białej przystąpiono w 1971 r. do zaprojektowania i budowy dwumiejscowego szybowca doświadczalno-rekordowego „SZD-40x" „Halny".

Problem sam w sobie nie był łatwy, a w dodatku cały prawie potencjał konstrukcyjny i warsztatowy Ośrodka skierowany był w tym czasie na przygotowanie nowego sprzętu (łącznie z wozami transportowymi) na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Jugosławii w 1972 r. Sytuację pogarszał fakt, że brak przestrzeni warsztatowej nie pozwalał na obecnie stosowany system budowy skrzydeł. Trzeba było znaleźć inne rozwiązanie.

Projektów było kilka. Pierwszy z nich przewidywał przebudowę szybowca „Zefir-4" na wersję dwumiejscową. Miejsce dla pasażera miało być usytuowane za partią centralną płata w kabinie. Ze względu jednak na konieczność nadbudowania osłony mocno wystającej z obrysu kadłuba i konieczność zastosowania dodatkowego dociążenia przodu w celu uzyskania prawidłowego wyważenia szybowca, projekt ten został odrzucony.

W drugiej wersji miał to być szybowiec powstały przez dokonstruowanie nowego dwumiejscowego kadłuba do oryginalnych nie zmienionych skrzydeł „Zefira-4". Koncepcja ta była wprawdzie do przyjęcia, ale nie dawała możliwości uzyskania optymalnych osiągów w całym zakresie prędkości użytkowych szybowca. „Szybki" profil „Zefira-4", dobry na większych prędkościach, dawał przy zwiększonym obciążeniu powierzchni nośnej nie najlepsze własności w krążeniu. W wyniku przeprowadzonych analiz zdecydowano się więc na adaptację skrzydeł z „Zefira-4", ale z generalnymi zmianami jego geometrii. Sprecyzowany szczegółowo plan działania przewidywał:

- zwiększenie rozpiętości
- modyfikację profilu
- zaprojektowanie nowej klapy wychylanej w dół i w górę
- zaprojektowanie nowej lotki sprzężonej z klapą
- zaprojektowanie nowego kadłuba o nowoczesnej linii
- zaprojektowanie nowych usterzeń

Daleko idące innowacje na gotowym płacie, z którego w zasadzie pozostał tylko trzon nośny, były wynikiem dążeń do uzyskania dużej sprawności skrzydeł i możliwie wysokich osiągów. Wymagało to sprytnych pociągnięć konstrukcyjnych i ciekawych często chwytów technologicznych. Oczywiście nowe parametry skrzydeł i nowe obciążenia powierzchni, pociągały za sobą zmianę obciążeń dopuszczalnych i spowodowały konieczność zakwalifikowania szybowca dla klasy specjalnej. Zwiększenie rozpiętości z 19 na 20 m przy tej samej zbieżności skrzydeł nie przedstawiało większych trudności konstrukcyjnych i wykonawczych, a uzyskane na tej drodze zwiększenie powierzchni i wydłużenia, korzystnie wpłynęło na zmniejszenie prędkości minimalnej, prędkości opadania i prędkości w krążeniu.

W tym samym celu dokonano przy ścisłej współpracy z Katedrą Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej modyfikacji profilu. Problem był o tyle trudny, że nie można było naruszyć struktury konstrukcyjno-wytrzymałościowej skrzydeł, modyfikacją objęto więc tylko część noska skrzydła i jego partię spływową na szerokości lotki i klapy. Z noskiem uporano się łatwo przez przyklejenie odpowiednio grubej warstwy balsy, obrobienie na kształt i utwardzenie jego powierzchni przez oblaminowanie 2-ma warstwami tkaniny szklanej. Natomiast część spływową zmodyfikowano w ten sposób, że w miejsce szerokiej wysuwanej poprzednio klapy zastosowano klapę wąską (20%) wychylaną w dół do krążenia i w górę do szybkiego przeskoku. Została ona wykonana całkowicie z balsy; jest oblaminowana z zewnątrz, a napędzana w 5 punktach. Charakterystyczną cechą konstrukcyjną tej klapy jest brak zawiasu, którego rolę spełnia odpowiednio ukształtowane pokrycie górne. W ten sposób uzyskano całkowicie gładką górną powierzchnię skrzydła, płynną zmianę profilu przy wychylaniu klapy.

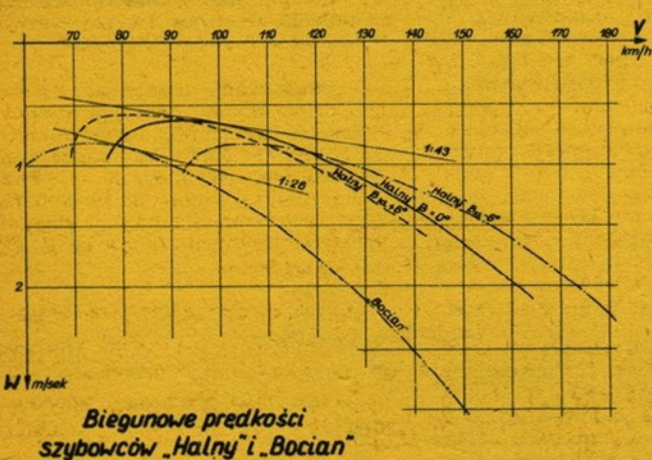
Lotka o podobnej strukturze jak klapa, wąska (20%), bezszczelinowa, zawieszona na 6 zawiasach z osią obrotu na górnej części obrysu jest napędzana w dwóch punktach. Napędy lotki i klapy sprzężone są przy pomocy prostego układu dźwigni w kadłubie.

Skrzydła posiadają charakterystyczny skos do przodu, konieczny ze względu na właściwe wyważenie szybowca. Skrzydła łączone są w płaszczyźnie symetrii szybowca parą stalowych szczęk, i podwieszone do kadłuba na czterech kulistych czopach.

Hamulce aerodynamiczne w układzie podwójnych płyt są na skrzydle usytuowane w ok. 60% cięciwy. Zewnętrzne płyty zaopatrzone w elastyczne nakładki laminatowe, samoczynnie dopasowują się do powierzchni przy odkształceniach skrzydeł w locie. Napęd hamulców popychaczowy z samoczynnym blokowaniem.

Kadłub o nowoczesnej sylwetce ma konstrukcję mieszaną. Przód wykonany całkowicie z laminatu epoksydowego — tuż za skrzydłami przechodzi w stożkową rurę zwiniętą z blachy duralowej, która łączy się z również metalowym statecznikiem kierunku. Rura montowana jest do skorupy laminatowej przy pomocy 12 sworzni rozmieszczonych na jej obwodzie. Partia centralna kadłuba, do której mocowane są skrzydła i podwozie, wykonana jest z rur stalowych.

Koło podwozia o wymiarach 350 x x 135 mm, zaopatrzone w hamulec szczękowy uruchamiany dźwignią na drążku sterowym, zawieszone jest w wahliwej ramie i chowane wzdłuż kadłuba. Koło blokowane samoczyn-



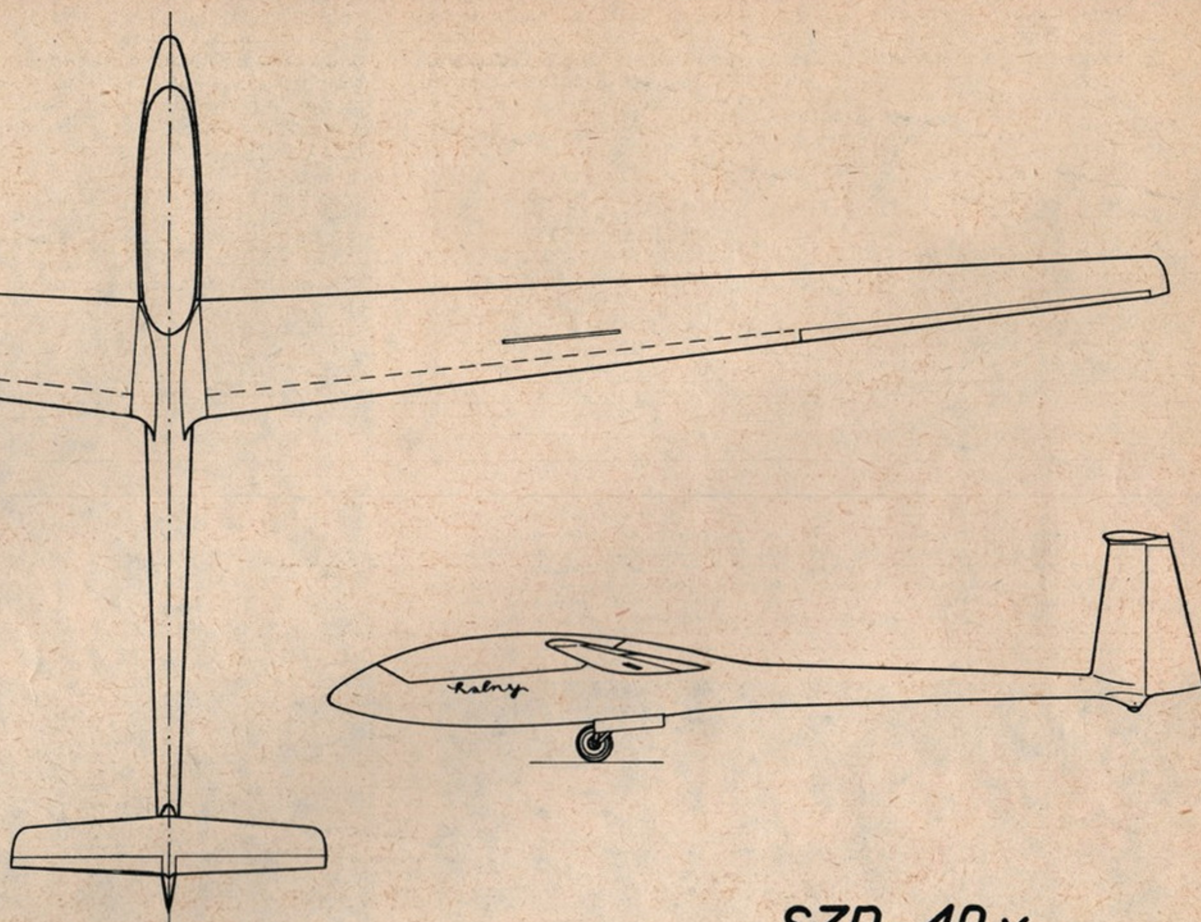
Biegunowe prędkości szybowców „Halny" i „Bocian"

DANE TECHNICZNE

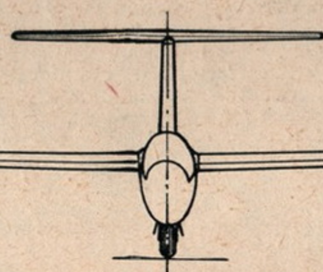
Rozpiętość	20 m
Długość	8,75 m
Wysokość	1,74 m
Powierzchnia nośna	16,11 m²
Wydłużenie	24,7
Wznios	1,5°
Profil skrzydła	NN-11M
Rozpiętość usterzenia wysokości	3,20 m
Powierzchnia usterzenia wysokości	1,6 m²
Profil usterzenia wysokości	NACA 64-012
Masa własna	410 kg
Masa maksymalna w locie	610 kg
Maksymalne obciążenie jednostkowe	37,9 kG/m²
Współczynnik obciążenia dopuszczalnego	+ 5; — 2,5

Osiągi obliczeniowe dla Q/S	33,5 kG/m²	37,9 kG/m²
Klapa nie wychylona (0°)		
Prędkość minimalna	72,8 km/h	77,5 km/h
Opadanie minimalne	0,59 m/s	0,63 m/s
" przy prędkości	85 km/h	90 km/h
Doskonałość maksymalna	43	
" przy prędkości	94 km/h	100 km/h
Prędkość maksymalna	240 km/h	
Osiągi z klapą wychyloną w dół + 6°		
Prędkość minimalna	65,5 km/h	69,5 km/h
Opadanie minimalne	0,55 m/s	0,57 m/s
" przy prędkości	75 km/h	80 km/h





SZD-40 x „Halny"



nie w obu położeniach znajduje się w pozycji otwartej przed środkiem ciężkości szybowca (z załogą ciężką), dzięki czemu start i lądowanie odbywa się wyłącznie na kółku. Wnęka podwozia zakrywana jest osłonami z laminatu, sterowanymi mechanicznie, równocześnie z podwoziem. W tyle kadłuba pod dzwigarkiem statecznika kierunku zamocowane jest stałe kółko ogonowe o średnicy 120 mm, osłonięte laminatową owiewką.

Kabina dwumiejscowa; miejsca — jedno za drugim. Układ sterowania tylko w drugiej kabinie. W przedniej kabinie przewidziano możliwość mocowania dodatkowej aparatury pomiarowej dla celów doświadczalnych. Pedały stałe, oparcia regulowane na ziemi.

Tablica przyrządów zamocowana do półki usztywniającej burty kabiny, posiada łatwy dostęp do przyrządów po zdjęciu specjalnej osłony. Tablica wyposażona jest w prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr energii całkowitej plus-minus 5 m/s, wariometr plus-minus 30 m/s, zakrętomierz elektryczny oraz busolę.

Pod tablicą przyrządów znajduje się półeczka przeznaczona na mapy i inne drobiazgi pilota. Pod półeczką umieszczony jest pojemnik na aparaturę radiową RS-3, która znajduje się w zasięgu ręki pilota. W skład wyposażenia szybowca wchodzi również aparatura tlenowa SAT-5, co umożliwia wykonanie lotów do wysokości 12 km. Pojemnik dla butli tlenowej o pojemności 4 l oraz przewody z trójnikiem i końcówką do ładowania zabudowane są na stałe za partią centralną. Zespoły urządzeń dawkujących, montuje się przed fotelami na podłodze pierwszej i drugiej kabiny.

Osłona kabiny jednoczęściowa, odejmowana z uszczelnieniem labiryntowym, formowana metodą podciśnieniową, zapewnia bardzo dobrą widoczność. Otwarcie i zrzut awaryjny następuje przez przestawienie do przodu dwóch gałek umieszczonych po lewej i prawej stronie w pierwszej lub drugiej kabinie.

Usterzenie wolnonośne w układzie „T". Konstrukcja usterzenia wysokości i steru kierunku przekładkowa z laminatu szkło-epoksydowego z wypełniaczem piankowym. Usterzenie wysokości jest połączone ze statecznikiem kierunku przy pomocy dwóch wystających za statecznikiem wysokości okuć, które są wprowadzone do odpowiednich gniazd w stateczniku kierunku i spięte jednym długim sworzniem .

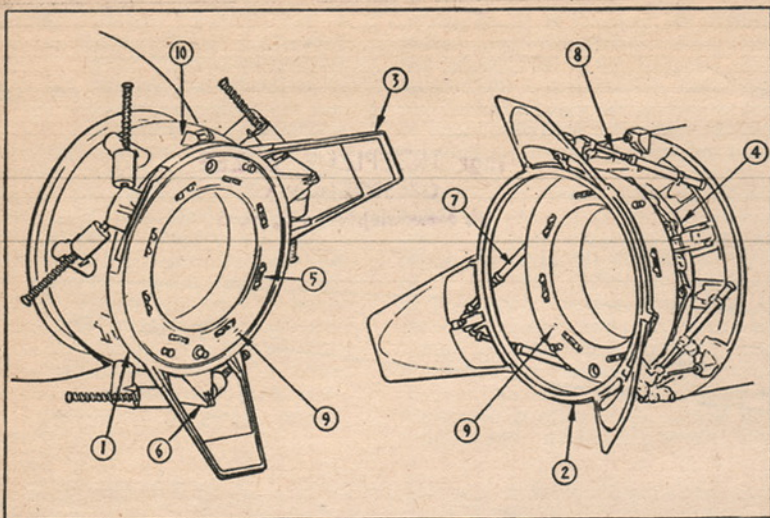
Napędy lotek, klap, hamulców aerodynamicznych, steru wysokości oraz podwozia zaprojektowano popychaczowe. Spinanie napędów odbywa się przy pomocy szybkorozłącznych końcówek popychaczy. Napęd steru kierunku linkowy.

Zaczep holowniczy zamocowany jest pod fotelem w pierwszej kabinie. Zwalnianie zaczepu przy pomocy uchwytu znajdującego się w drugiej kabinie po lewej stronie kolumny aparatury tlenowej.

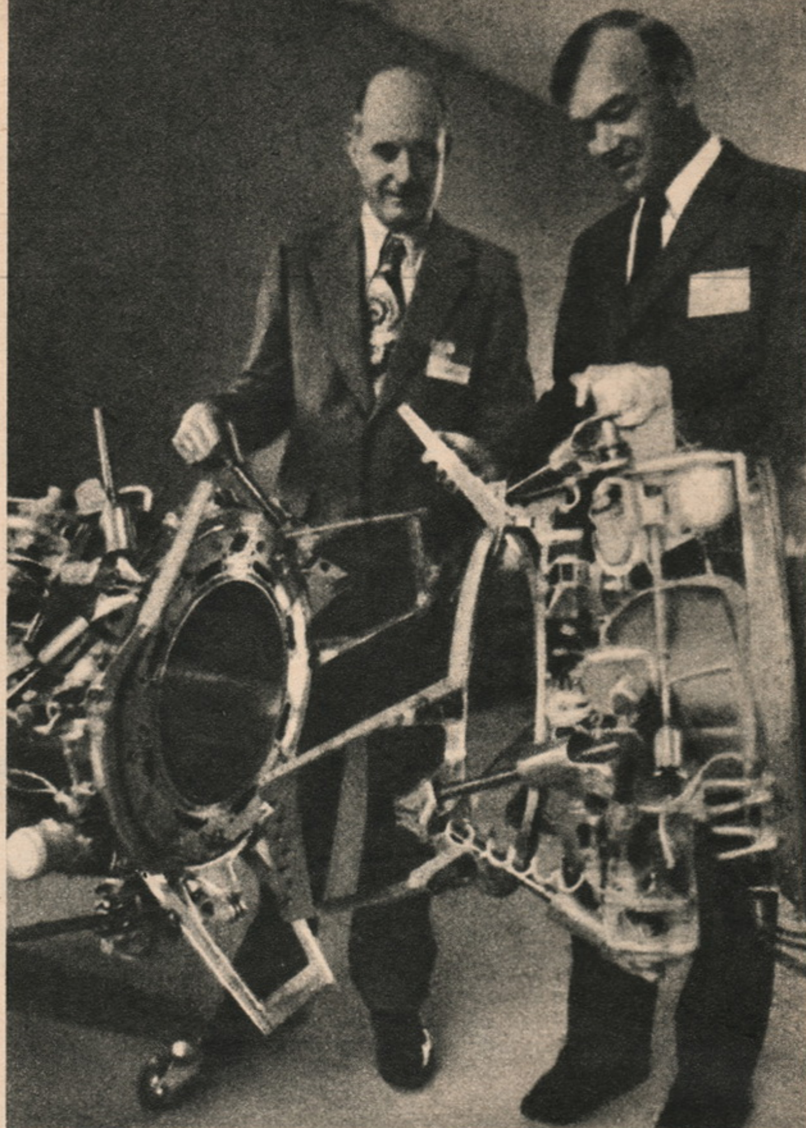
Słowa uznania należą się wszystkim, którzy przyczynili się swoją wiedzą i inwencją twórczą oraz rzetelną pracą do powstania tego szybowca. Nie sposób wymienić wszystkich. W opracowaniu dokumentacji konstrukcyjnej wyróżnili się konstruktorzy: **Mieczysław Mikuszewski**, inż. **Jan Trojak**, inż. **Józef Manda**, **Stanisław Oskwarek i Jan Schubert**. Technologię opracował mgr inż. **Wiesław Gębala**. Oprzyrządowanie: **Lesław Bartoszek**. Obliczenia: mgr inż. **Wiesław Stafiej**, mgr inż. **Władysław Korzonkiewicz i Jerzy Stawarski**. Próby wytrzymałościowe: inż. **Alojzy Zemczak**. Wykonawstwo warsztatowe: **Rudolf Bem, Antoni Hanus, Stanisław Gruszecki, Wilhelm Halama i Henryk Imielski**. Monterzy: **Stanisław Kędziora i Adam Korzeniowski**. Pierwsze loty wykonali: mgr inż. **Zdzisław Bylok, Adam Zientek**, inż. **Jerzy Śmielkiewicz** i mgr inż. **January Roman**. Nadzór nad całością zagadnienia ze strony IKCSP sprawował mgr inż. **Jerzy Trzeciak**.

Podziękowanie należy się również zespołowi dr. inż. **Jerzego Ostrowskiego** z Politechniki Warszawskiej za modyfikację profilu i cenne konsultacje oraz zespołowi dr. inż. **Bohdana Jancelewicza** za wykonanie prób wytrzymałościowych i zmęczeniowych fragmentu konstrukcji kadłuba.

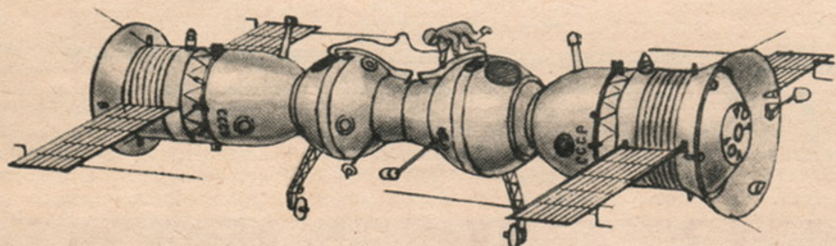
Po pierwszym etapie prób w locie, które wykazały poprawne własności pilotażowe, „Halny" przechodzi „kosmetykę" przed pomiarami osiągów i niedługo już będzie udostępniony pilotom Aeroklubu PRL w celu zebrania nowych doświadczeń z jego eksploatacji.



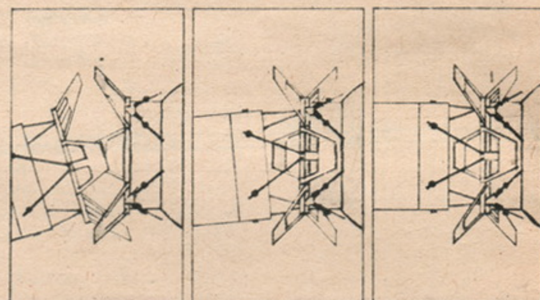
Uniwersalny system cumowniczy, w który zaopatrzone będą statki kosmiczne Sojuz i Apollo. Oznaczenia: 1 — pierścień złącza biernego, 2 — pierścień złącza czynnego, 3 — płaszczyzny ustalające, 4 — przewód łączeniowy, 5 — zamek złącza, 6 — zapadki pierścienia, 7-8 — amortyzatory, 9 — płaszczyzna styku, 10 — zaczep na kadłubie statku. Obok — astronauci Thomas Stafford (z lewej) i Aleksiej Jelisiejew przy standardowym złączu.



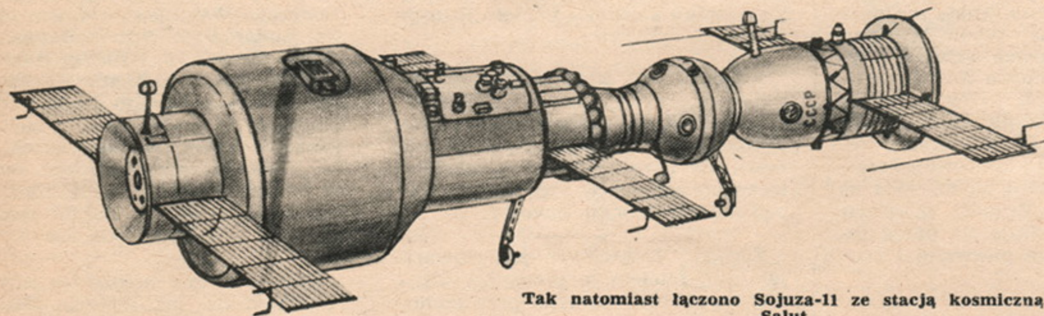
SOJUZ APOLLO



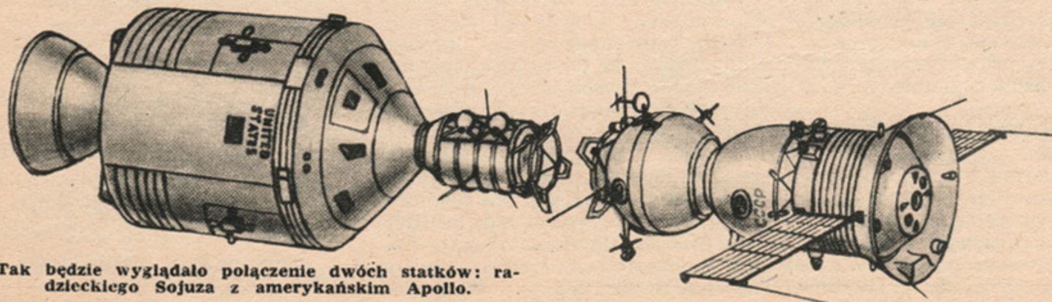
Tak przebiegało połączenie Sojuza-4 z Sojuzem-5



Poszczególne fazy łączenia Apolla z Sojuzem umożliwiające przejście załogi przez pośredni korytarz-śluzę.



Tak natomiast łączono Sojuza-11 ze stacją kosmiczną Salut



Tak będzie wyglądało połączenie dwóch statków: radzieckiego Sojuza z amerykańskim Apollo.

W końcu maja podano oficjalnie skład radzieckich załóg przygotowujących się do wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu orbitalnego. Wymieniono załogi główne i rezerwowe. Jak wiadomo, lot odbędzie się w roku 1975, a już trwają intensywne przygotowania z obu stron. W skład pierwszej załogi radzieckiej wchodzą Bohaterowie Związku Radzieckiego: Aleksiej Leonow i Walerij Kubasow. W skład drugiej — Bohaterowie Związku Radzieckiego: Anatolij Filipczenko i Nikołaj Rukawisznikow. Trzecią załogę stanowią: Władimir Dżanibiekow i Boris Andriejew, a czwartą: Jurij Romanienko i Aleksander Iwanczenkow.

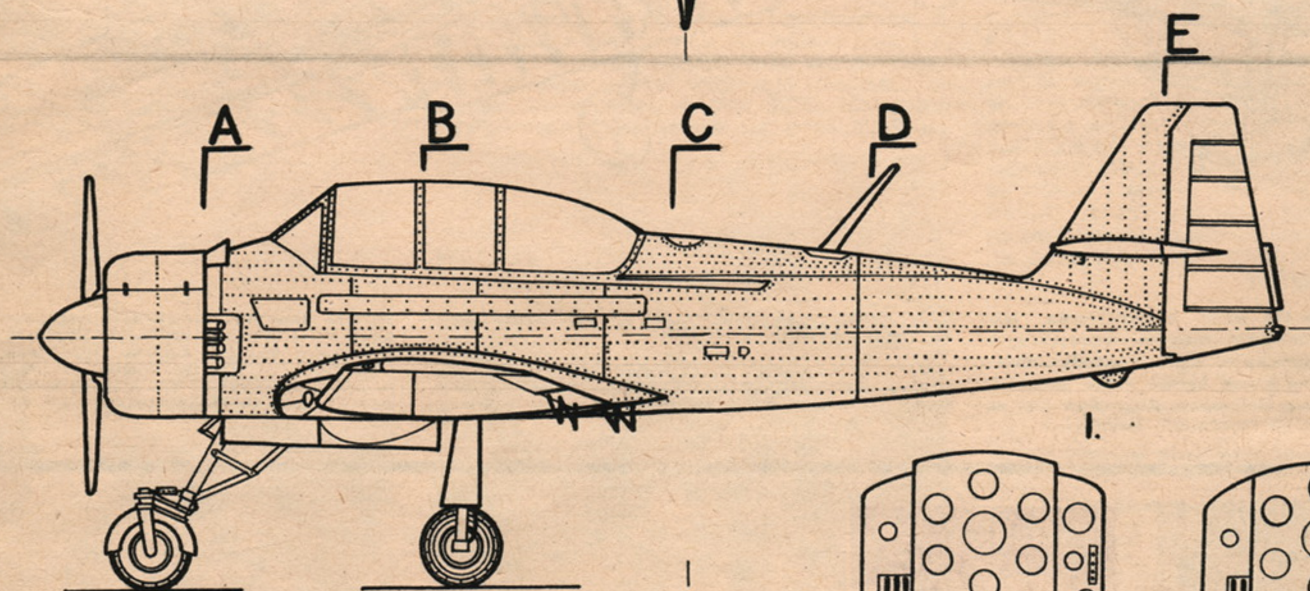
Pierwsi z wymienionych są szeroko znanymi kosmonautami, którzy już brali udział w trudnych wyprawach kosmicznych. Pozostali członkowie załogi nie przebywali jeszcze w Kosmosie. Oto krótkie informacje o nowej załodze: mjr W. Dżanibiekow urodził się w 1942 r. Wyższą szkołę lotniczą ukończył w 1965 roku i otrzymał tytuł inżyniera pilota. Do oddziału kosmonautów przyjęty został w roku 1970. B. Andriejew urodził się w roku 1940. Ukończył Wyższą Szkołę Techniczną im. Baumana, a od roku 1970 pracuje w zespole kosmonautów. Kpt. J. Romanienko urodził się w roku 1944. W roku 1965 ukończył z wyróżnieniem Wyższą Szkołę Lotniczą z tytułem inżyniera-pilota. Od roku 1970 znajduje się w zgrupowaniu kosmonautów. A. Iwanczenko urodził się w roku 1940. Ukończył Moskiewski Instytut Lotniczy a od roku 1964 pracował w biurze konstrukcyjnym. Od roku 1970 pracuje w zgrupowaniu kosmonautów.

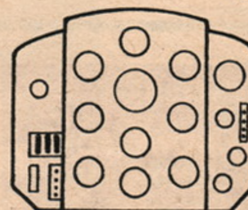
Obok podajemy za prasą radziecką fragmenty przygotowań do wspólnego lotu oraz historię rozwoju techniki cumowania statków kosmicznych.

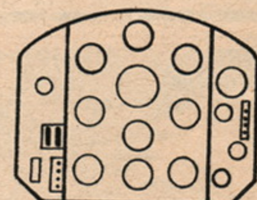
KLUB 1:72 PRZEDSTAWIA

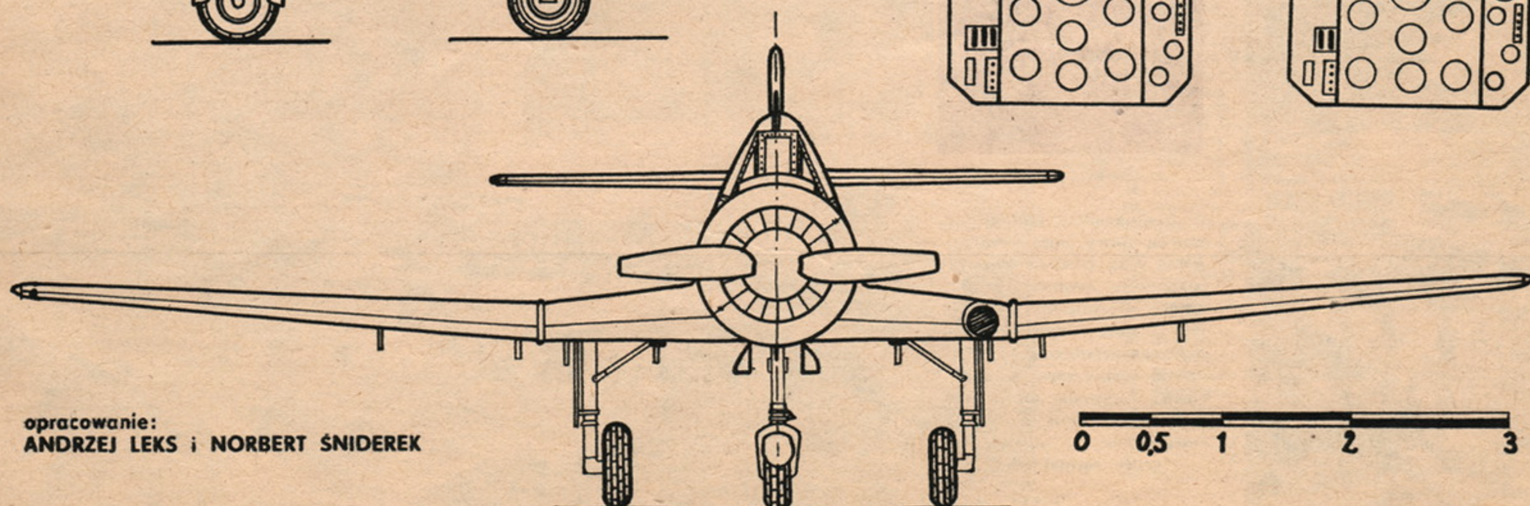
POLSKI SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY
TS-8 „BIES"

G
F
F-F
G-G
G
F
A
B
C
D
E
2x









opracowanie:
ANDRZEJ LEKS i NORBERT ŚNIDEREK

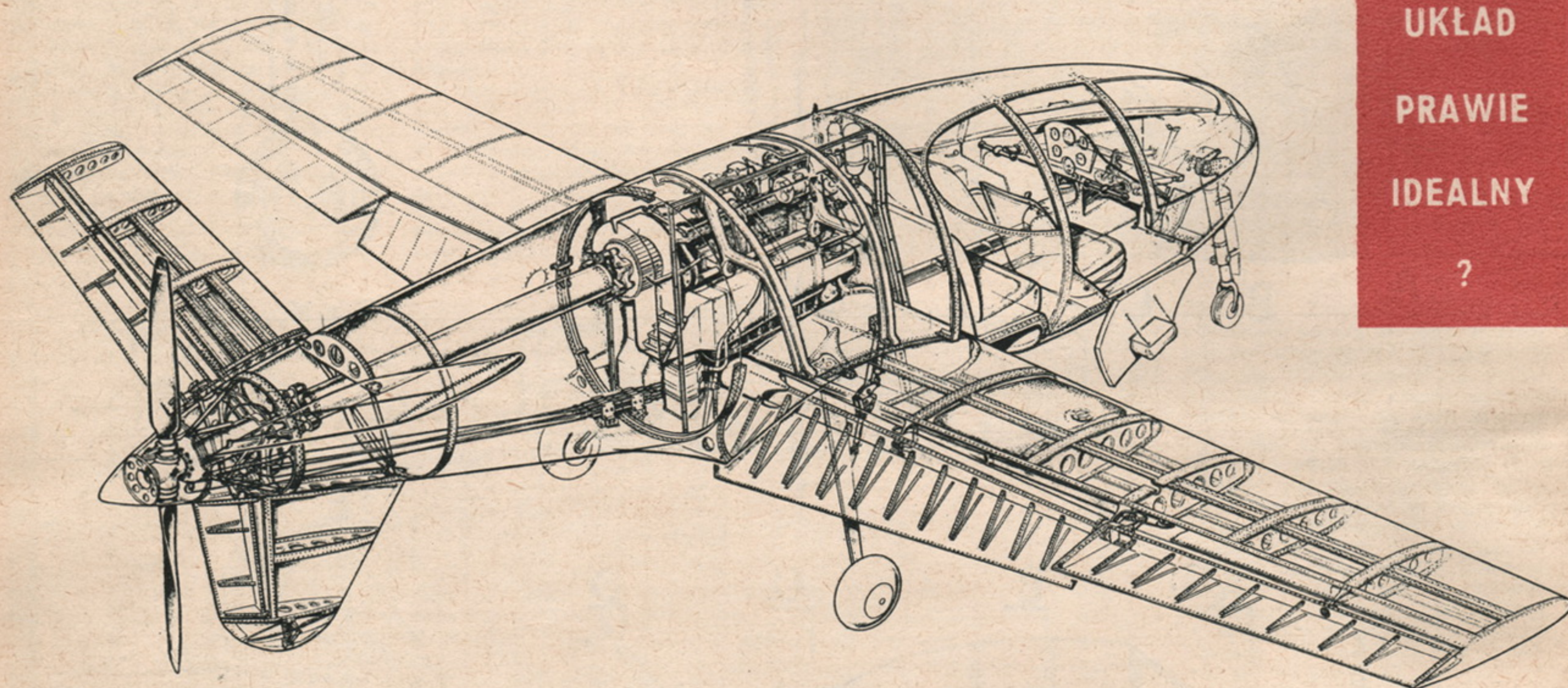


RÓWNIEŻ W NRD

Także w NRD śmigłowce wykonują różne prace dla potrzeb gospodarki narodowej. Zajmuje się tym przedsiębiorstwo INTERFLUG. Na zdjęciach: śmigłowiec turbinowy Mi-8 podczas prac budowlanych przy rozbudowie domu towarowego w małym zabytkowym miasteczku Freiberg. Zwraca uwagę kontrast pomiędzy późnorenesansowymi budynkami i nowoczesną techniką lotniczą. Ze względu na zwartość zabudowy wymagane było mistrzowskie opanowanie sztuki pilotażu.



UKŁAD PRAWIE IDEALNY ?



Ulubionym układem dla wielu konstruktorów jest układ samolotu z pchającym śmigłem umieszczonym na końcu kadłuba. Zapewnia on czystość aerodynamiczną samolotu i związane z tym bardzo dobre osiągi z silnikiem o względnie małej mocy. Kłopotliwe jest za to poprawne rozwiązanie układu przekazującego napęd od silnika do śmigła.

Przekrój perspektywiczny przedstawia samolot konstrukcji metalowej „Planet Satellite". Samolot 4-miejscowy rozwija z silnikiem tłokowym o mocy trwałej 181 KM (moc max. — 250 KM) prędkość max — 333 km/h i przelotową — 306 km/h. Prędkość przeciągnięcia — 99 km/h. Pułap — 6 600 m. Zasięg max. — 1 600 km.

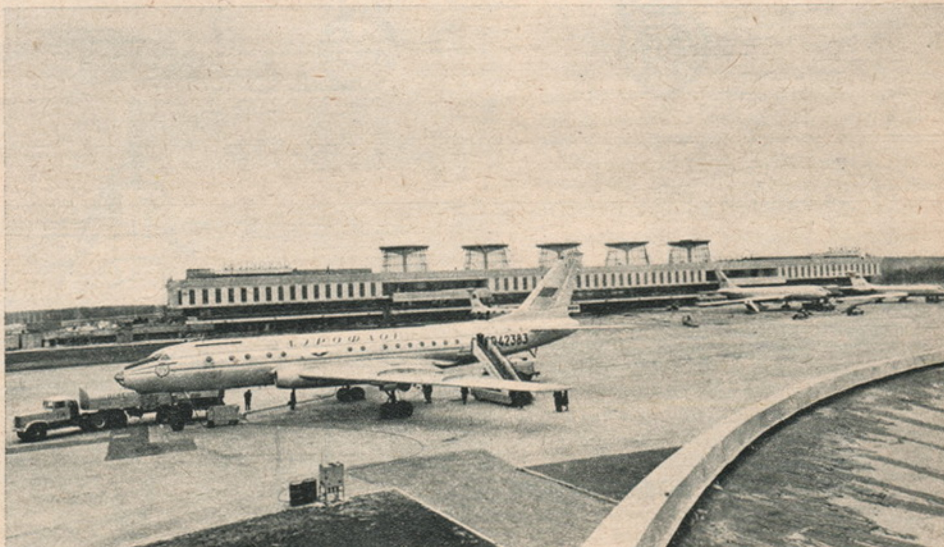
Rozpiętość — 9,75 m, długość — 7,88 m. Wydłużenie — 7,34. Profil płata — NACA 23000. Masa całkowita max. — 1 307 kg, ładunek użyteczny — 396 kg.

NOWY PORT LENINGRADU



W Leningradzie oddano do użytku nowy port lotniczy, jeden z 35, budowę których rozpoczęto zgodnie z planem pięcioletnim (1971—1975). Port wyposażono w najnowocześniejsze urządzenia techniczne. Na zdjęciach: fragment olbrzymiej poczekalni portu i widok zewnętrzny zabudowań płyty lotniskowej.

Zdjęcie: APN



SŁAWNI LOTNICY



CHARLES CONRAD

DOWÓDCA załogi „Apollo“ — która 25 maja br. wystartowała z misją ratunkową dla „Skylaba“ — komandor marynarki USA Charles Conrad urodził się w 1930 roku w Filadelfii (stan Pensylwania). W 1953 roku ukończył wydział inżynierii lotniczej uniwersytetu w Princetown. Z kolei odbywał służbę w lotnictwie marynarki wojennej w USA. W tym czasie zdobywał dalsze uprawnienia lotnicze. Po pięcioletniej służbie skierowany został do szkoły pilotów doświadczalnych marynarki wojennej w Patuxent River. W latach od 1959—1961 pracował jako instruktor i pilot doświadczalny.

Jesienią 1962 roku zaliczono Conrada w skład grupy astronautów amerykańskich. Od tego czasu przystąpił do intensywnych treningów w Houston. Miały one na celu jak najlepsze przygotowanie do wyprawy w przestrzeń kosmiczną. Także w ośrodku szkolenia astronautów przekonano się, że Charles Conrad to świetnie zapowiadający się pilot i dowódca załogi w planowanym locie na Księżyc.

W sierpniu 1965 roku odbył swój pierwszy lot w Kosmos. Wówczas to Conrad wspólnie z Cooperem stanowili dwuosobową załogę statku kosmicznego „Gemini-5“. Satek ten krążył po orbicie okołoziemskiej przez 190 godzin i 56 minut, przebywając 5 300 tysięcy km. Rok później, Conrad, tym razem jako dowódca załogi „Gemini-11“ odbył lot wspólnie z Gordonem, przebywając na orbicie 71 godzin i 17 minut i dokonując 44 okrążeń Ziemi. Statek ten pokonał odległość 1 368 tysięcy km.

Start trzyosobowej załogi „Apollo-12“ do lotu na Księżyc nastąpił 14 listopada, a jej powrót na Ziemię 24 listopada. Dowódcą załogi był Charles Conrad. Po pomyślnym lądowaniu na Księżycu, Conrad jako trzeci człowiek w historii ludzkiej stanął na jego powierzchni. Działo się to w południe 19 listopada 1969 r. Przebywał na powierzchni Księżyca dwukrotnie, 19 i 20 listopada, zbierając próbki skał i pyłu księżycowego oraz instalując przyrządy o różnym przeznaczeniu.

Powierzenie dowództwa stacji „Skylab“ znakomitemu pilotowi kosmicznemu, jakim jest Charles Conrad — nie było przypadkiem. Sprawdził się pod każdym względem w dotychczas odbytych lotach kosmicznych. Wraz ze swymi kolegami z załogi „Apollo“ (Paul Weitz i Jozeph Kerwin) naprawił uszkodzenie powstałe na „Skylabie“ i przez 28 dni przebywać będzie w Kosmosie.

Charles Conrad jest żonaty i ma czterech synów (Peter, Thomas, Andrew i Christopher).

(m)

TRANSPORT

■ **XXI posiedzenie Sekcji Transportu Lotniczego** Stałej Komisji Transportowej RWPG odbyło się w dniach 14—18 maja w Pradze. Sekcja rozpatrywała — w ramach kompleksowego programu integracji — szereg zagadnień technicznych, m. in. sprawę powołania ośrodka wspólnego szkolenia personelu latającego i kontroli ruchu lotniczego oraz ustanowienie i wprowadzenie automatycznego kierowania ruchem lotniczym. Przeanalizowano wyniki działalności transportu lotniczego krajów RWPG za 1972 rok przyjmując szereg zaleceń zmierzających do dalszego doskonalenia pracy. W posiedzeniu uczestniczyła po raz pierwszy delegacja Kuby. Delegacji polskiej przewodniczył **wicemin. Jan Raczkowski.**

■ **Przewozy lotnicze między krajami RWPG** rozwijają się w tempie 15—20% rocznie (w roku 1972 — o 20,2%). Największy udział w tych przewozach ma „Interflug“, który w roku ubiegłym przewiózł do/z krajów socjalistycznych 721 tys. osób stanowiące 87% ogólnej liczby pasażerów zagranicznych. Linie czechosłowackie przewożą z/do krajów RWPG 55% ogólnej liczby pasażerów, „Aeroflot“ 44%, „Malev“ 38%, „Bałkan“ 37%, LOT 36% i „Tarom“ 16%. Ogólnie przewozy między krajami RWPG stanowią obecnie ok. 30% ogólnej pracy przewozowej towarzystw lotniczych krajów RWPG wykonywanych w lotach międzynarodowych.

■ **Międzynarodowe Zrzeszenie Towarzystw Czarterowych IACA** zwróciło się do I A T A o zorganizowanie narady dla omówienia wspólnej polityki w zakresie tanich lotów „dla mas“. Chodzi tu szczególnie o przewozy atlantyckie, które przy niepohamowanej konkurencji stają się nierentowne także dla wielu towarzystw czarterowych. Zdaniem prezesa IACA, należy stworzyć warunki, aby niskie opłaty przewozowe mogły oferować zarówno towarzystwa czarterowe, jak i przewoźnicy wykonujący loty regularne.

■ **Na odbywającej się w Meksyku konferencji IATA w sprawie taryf towarowych** wystąpiły zasadnicze różnice zdań między dużymi towarzystwami, będącymi zwolennikami znacznej obniżki tych taryf, a przewoźnikami mniejszymi, sprzeciwiającymi się tym tendencjom.

■ **Dla pozyskania pasażerów** nie znających języków obcych, używanych w komunikacji lotniczej, towarzystwo „Swissair“ rozdaje znaczki wskazujące, jakim językiem pasażer się posługuje oraz podręczniki zawierające najbardziej stosowane rozmowy. Wydane już zostały podręczniki w językach węgierskim, rumuńskim, polskim i serbo-chorwackim. W przygotowaniu są dalsze. **(o)**

REKORDY

Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) zatwierdziła w okresie 1.I.—30.III. 73 r. szereg nowych rekordów światowych.

Klasa G — **Skoki spadochronowe,** podklasa G-2-c, w nocy, z natychmiastowym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 4 skoczków (ZSRR), wysokość 600 m, wynik — **0,00 m,** wysokość 1000 m — **0,04 m,** dnia 18.X.1972 r.

Grupa 9 skoczków (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — **0,08 m,** dnia 14.X.1972 r.

Podklasa G-2-c, **skoki kobiece,** w dzień, z natychmiastowym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 9 spadochroniarek (ZSRR), wysokość 600 m, wyniki — **0,25 m,** dnia 13.X.1972 r.

Podklasa G-2-d, **skoki kobiece,** w dzień, z opóźnionym otwarciem spadochronów: skok na celność lądowania, grupa 9 spadochroniarek (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — **0,07 m,** dnia 11.X.1972 r. Z wysokości 1500 m — **0,14 m.**

W nocy, z opóźnionym otwarciem spadochronów, grupa 9 spadochroniarek (ZSRR), wysokość 600 m, wynik — **0,13 m,** dnia 14.X. 1972 r.

W nocy, z opóźnionym otwarciem spadochronów grupa 9 spadochroniarek (ZSRR), wysokość 1000 m, wynik — **0,31 m,** dnia 10.X. 1972 r.

Podklasa G-2-d, w nocy, grupa 9 mężczyzn (ZSRR), z opóźnionym otwarciem spadochronów, wysokość 2000 m, wyniki — **0,41 m,** dnia 12.X.1972 r.

SZYBOWNICTWO

W związku z 50 leciem radzieckiego szybownictwa w miesięczniku „Krylia Rodiny“ (Nr 5) opublikowano artykuł poświęcony sprawom szybownictwa radzieckiego — jego osiągnięciom i brakom. Autorzy artykułu, najwybitniejsi lotnicy ZSRR, postulują utworzenie w Orle centrum metodyczno-szkoleniowego oraz utworzenie szkoły instruktorów przy szkole DOSAAF w Wołczańsku. Dla szerszego spopularyzowania sportu szybowcowego autorzy proponują rozszerzenie klubów i sekcji w już istniejących aeroklubach oraz otoczenie szczególną opieką pracowników technicznych zajmujących się zagadnieniami związanymi z szybownictwem. Szczególną troską — piszą sławni lotnicy — trzeba otoczyć najmłodszych szybowników — juniorów, bo bez szybownictwa trudno wyobrazić sobie zasilanie kadr lotnictwa. Autorzy postulują nawrót do lotów zboczowych przypominając sukcesy radzieckiego szybownictwa i walory szkolenia na zboczu.

W dalszym ciągu swego artykułu omawiają sprawy sprzętu proponując rozpoczęcie seryjnej produkcji tych szybowców, które zdały już egzamin swej użyteczności. Uważają za sprawę bardzo pilną opracowanie motoszybowca. Rzecz przy tym godna uwagi — wskazują na polskie osiągnięcia w tej dziedzinie. Artykuł podpisali: S. Anochin — Bohater Związku Radzieckiego, W. Winnicki — pilot doświadczalny 1 klasy, W. Chapow — pilot doświadczalny, J. Kuźniecow — mistrz sportu, M. Piasecka, W. Juriew i A. Winokurow.

KATASTROFA SAMOLOTU TU-144 na Le Bourget

Wdniu 3 czerwca br. po przeprowadzeniu kilku lotów pokazowych na podparyskim lotnisku Le Bourget uległ katastrofie radziecki samolot naddźwiękowy Tu-144. W katastrofie zginęła załoga: Bohater Związku Radzieckiego, zasłużony pilot doświadczalny Michaił Kozłow, nawigator Georgij Bażenow, zastępca Głównego Konstruktora generał major inżynier Władimir Biendierow, inżynier prowadzący prace konstrukcyjne Tu-144 Borys Pierwuchin i inżynier pokładowy Anatolij Dralin.

W związku z tragiczną katastrofą prezes Rady Ministrów Piotr Jaroszewicz przesłał depeszę kondolencyjną do przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Aleksieja Kosygina.

Komitet Centralny KPZR i Rada Ministrów Związku Radzieckiego wyraziły współczucie rodzinom i krewnym załogi radzieckiego samolotu Tu-144, która zginęła w czasie pokazowego lotu w pobliżu lotniska Le Bourget pod Paryżem.

W związku z katastrofą Tu-144 premier Francji Pierre Messmer przesłał przewodniczącemu Rady Ministrów Związku Radzieckiego Aleksiejowi Kosyginowi telegram z wyrazami współczucia w imieniu własnym i wielu Francuzów. Premier Francji w telegramie swym pisał o istniejącym w społeczeństwie francuskim podziwie dla wielkich osiągnięć Związku Radzieckiego w dziedzinie lotnictwa i kosmonautyki.

Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR w depeszy do premiera Francji wyraził w imieniu rządu radzieckiego głębokie współczucie w związku ze śmiercią obywateli francuskich, którzy znaleźli się w rejonie katastrofy samolotu Tu-144.

Natychmiast po katastrofie rozpoczęła się gruntowna analiza przyczyn wypadku. W pracach zespołu ekspertów biorą udział najwybitniejsi specjaliści lotniczy ze Związku Radzieckiego i Francji.

W prasie francuskiej ukazały się liczne artykuły i wypowiedzi specjalistów lotniczych. Między innymi znany konstruktor i producent samolotów „Mirage“ — Dassault wyraził pogląd, że być może pilot radziecki starał się uniknąć upadku na teren zamieszkany. Przypominając, że lot odbywał się na małej wysokości, Dassault powiedział, że gdyby teren lotniska był dostatecznie duży, pilot zdołałby wylądować pomyślnie. Powołując się na francuskie koła specjalistów lotniczych Agencja UPI przypuszcza, że być może pilot samolotu radzieckiego Michaił Kozłow poświęcił życie swoje i swoich kolegów, aby uniknąć przymusowego lądowania w pobliżu miejsca, gdzie przebywali widzowie.

Prace komisji badającej przyczyny wypadku trwają.



KŁOPOTY ze Skylabem jakoś się skończyły. Drażniące komunikaty ustąpiły miejsca spokojnym doniesieniom z pokładu stacji kosmicznej. Przypomnijmy jednak o starcie trójki astronautów którzy 25 maja wyruszyli na orbitę okołoziemską aby naprawić ewentualne uszkodzenia. Start astronautów odbył się bardzo sprawnie, szybko „odszukali“ Skylaba, przesłali zdjęcia telewizyjne jego uszkodzeń, następnie przycumowali do stacji. Później nastąpiły dokładne oględziny wnętrza i rozpoczęła się pięciogodzinna, męcząca praca usuwania niedomagań i budowa osłony termicznej nad powierzchnią stacji. Zbudowano swego rodzaju parasol, który przytransportowano w stanie złożonym na pokład stacji.

Wścibska prasa doniosła nawet, że osłonę zbudowali majsterkowicze, bo czas startu naglił, a trzeba było wykonać robotę szybko, przy tym materiały były niezwykłe: żyłka nylonowa, kijki bambusowe od wędek i płachty tworzywa sztucznego połączone w jedną, ale rozkładaną całość. Cała osłona musiała dać się wyprowadzić z małego iluminatora stacji. Zadanie nie należało do zakresu prac wielkich wytwórni lotniczych, w sam raz praca dla modelarzy i majsterkowiczów. A że robotę wykonano solidnie i terminowo Skylab przestał się nagrzewać i Charles Conrad mógł zameldować stacji naziemnej, że na pokładzie wszystko w porządku i załoga przystępuje do zaplanowanych zajęć.

Astronomowie już mogli się nacieszyć pierwszymi zdjęciami Słońca, które wykonała załoga Skylaba. Zdaniem specjalistów – zdjęcia są bardzo dobre i zostały ocenione „jako ważne“. W chwili gdy przekazujemy te informacje naszym Czytelnikom z pokładu Skylaba dokonywane są próby badania zasobów Ziemi, ławic ryb, aktywności wulkanów i stopnia zanieczyszczenia poszczególnych rejonów Ameryki. Badania są prowadzone gdy stacja znajduje się nad lądem amerykańskim.

I tyle o Skylabie. Chociaż jeszcze nie wszystko: trzeba przecież powiedzieć, że astronauci wystartowali z Przylądka im. J. Kennedy'ego, a wrócą na Przylądek Canaveral. Tak jest! Zmieniono bowiem, a ściślej, przywrócono po 10 latach dawną nazwę Przylądka Decyzję podjęły władze stanu Floryda, tłumacząc swoje postępowanie tym, że poprzednia nazwa „jest najstarszą geograficzną nazwą na wybrzeżu atlantyckim“.

Tymczasem prasę całego świata obiegły zdjęcia kosmonautów radzieckich i amerykańskich, ściskających dłonie pod makietami statków Sojuz i Apollo na XXX Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Le Bourget. Kosmonauci radzieccy A. Leonow, W. Kubasow, A. Filipczenko i A. Jelisiejew przebywający w stolicy Francji spotkali się ze swymi amerykańskimi kolegami, a także odwiedzili Komitet Centralny FPK, gdzie zostali przyjęci na przyjacielskim spotkaniu przez przywódców Francuskiej Partii Komunistycznej.

Liczne spotkania na szczeblu, jak to się mawia, ułatwiają współpracę międzynarodową. Kolejne spotkanie radziecko-amerykańskie odbyło się 30 maja w Genewie, gdzie rozpoczęła działalność tak zwana komisja konsultatywna, którą utworzono zgodnie z postanowieniami układu zawartego między ZSRR i USA o ograniczeniu systemów obrony przeciwrakietowej. W Genewie również, w siedzibie przedstawicielstwa radzieckiego przy ONZ, odbyły się kolejne spotkania delegacji amerykańskiej i radzieckiej prowadzących rozmowy na temat ograniczenia zbrojeń strategicznych. Chodzi między innymi o rakiety i stąd wzmianka w naszej rubryce.

Ostatnia wiadomość pochodzi z Moskwy. Agencja TASS podała, że 25 maja wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego sztucznego satelitę naukowo-badawczego z serii Kosmos. Satelita nosi kolejny numer 561.

P. E.

30 LAT LUDOWEGO WOJSKA POLSKIEGO



BF-108 B „TAIFUN"

BF-108 został zaprojektowany przez W. Messerschmitta w 1933 r. z przeznaczeniem na Challenge (Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych) w 1934 r. Ze względu na stosowaną na zawodach tych próbę prędkości minimalnej. samolot został wyposażony w klapy na krawędzi spływu i sloty na krawędzi natarcia, otwierające się automatycznie przy zbliżaniu się do punktu przeciągnięcia. Wersja challenge'owa (Bf-108A) miała silnik Hirth HM8U o mocy 225 KM. Pierwszy lot odbył się na wiosnę 1934 r. Piloci niemieccy latający na tych samolotach zajęli na Challenge" 5, 6 i 10 miejsce. W 1938 r. samoloty te zajmowały czołowe miejsca na zawodach lotniczych, zaś w lipcu 1938 r. ustanowiono rekord wysokościowy (9 075 m) dla tej kategorii samolotów. W 1935 r. powstała wersja Bf-108B „Taifun" z silnikiem mocniejszym (270 KM). Wprowadzono pewne zmiany konstrukcyjne płatowca, wzrosła prędkość minimalna. Bf-108B produkowany był na terenie Niemiec do 1942 r., a później produkcję przeniesiono do zakładów SNCA du Nord we Francji. Przed wojną ponad 50 egzemplarzy Bf-108B wyeksportowano do wielu krajów. W sumie wyprodukowano ponad 885 samolotów przed końcem wojny. Używane były zarówno w wojsku, jak i w lotnictwie cywilnym (jako samolot dyspozycyjny). Po wojnie we Francji prowadzono produkcję tych samolotów z różnymi wersjami silnika Renault-6Q (240 KM) pod oznaczeniem: Nord-1001 i Nord-1002. Rozwój dalszych wersji kontynuowano aż do 1950 r.

W Polsce po wyzwoleniu pozostał 1 zdobyczny samolot Bf-108B. Po gruntownym remoncie i namalowaniu polskich szachownic był używany przez krótki okres jako samolot dyspozycyjny.

Konstrukcja samolotu była bardzo nowatorska w 1936 r. Samolot był całkowicie metalowy z pracującym pokryciem, jedynie stery, klapy i lotki miały pokrycie płócienne. Skrzela ruchome. Koła główne chowane w skrzydła, w kierunku na zewnątrz. Kabina czteromiejscowa, sterownice podwójne. Bf-108A (challenge'owy) miał nieco inny kształt steru kierunku, nie miał wyważenia ciężarowego steru, zastrzały usztywniające usterzenie miał od góry oraz płozę zamiast kółka ogonowego. Napęd (Bf-108B): silnik 8-cylindrowy Argus As-10C w układzie odwrócone V i o mocy 240 KM.

Malowanie. Samolot był malowany na kolor jasnoniebieski. Na usterzeniu pionowym i na skrzydłach umieszczone były szachownice.

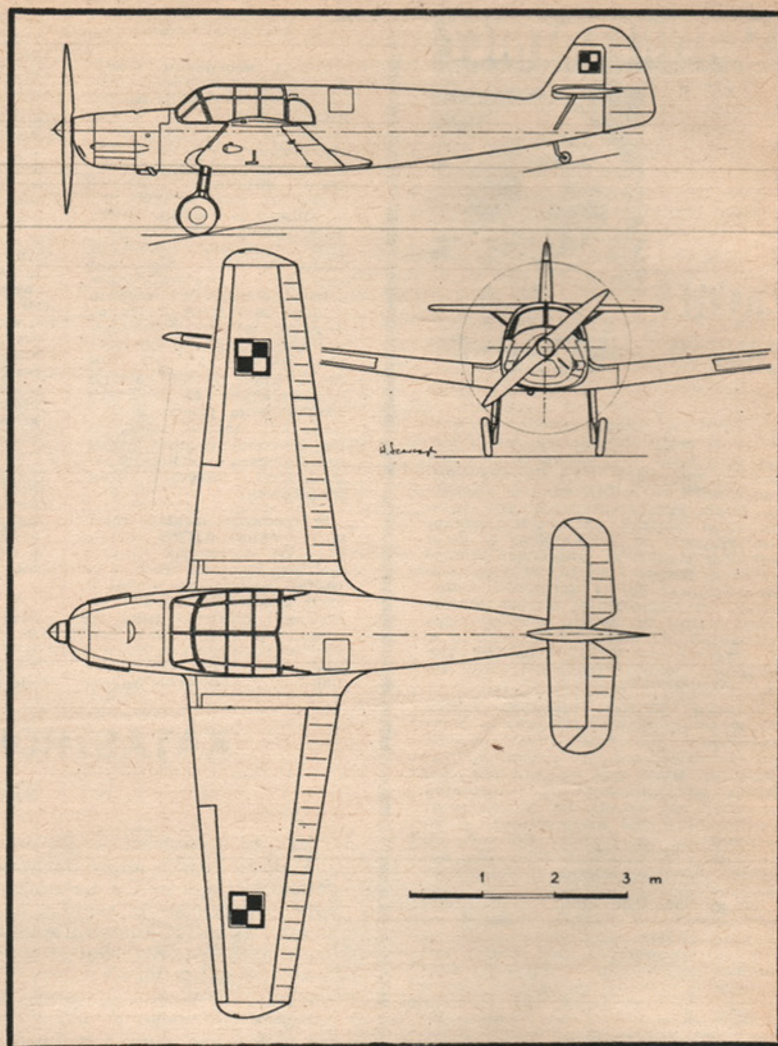
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,62 m, długość — 8,29 m, wysokość — 2,02 m, pow. nośna — 16,4 m2.

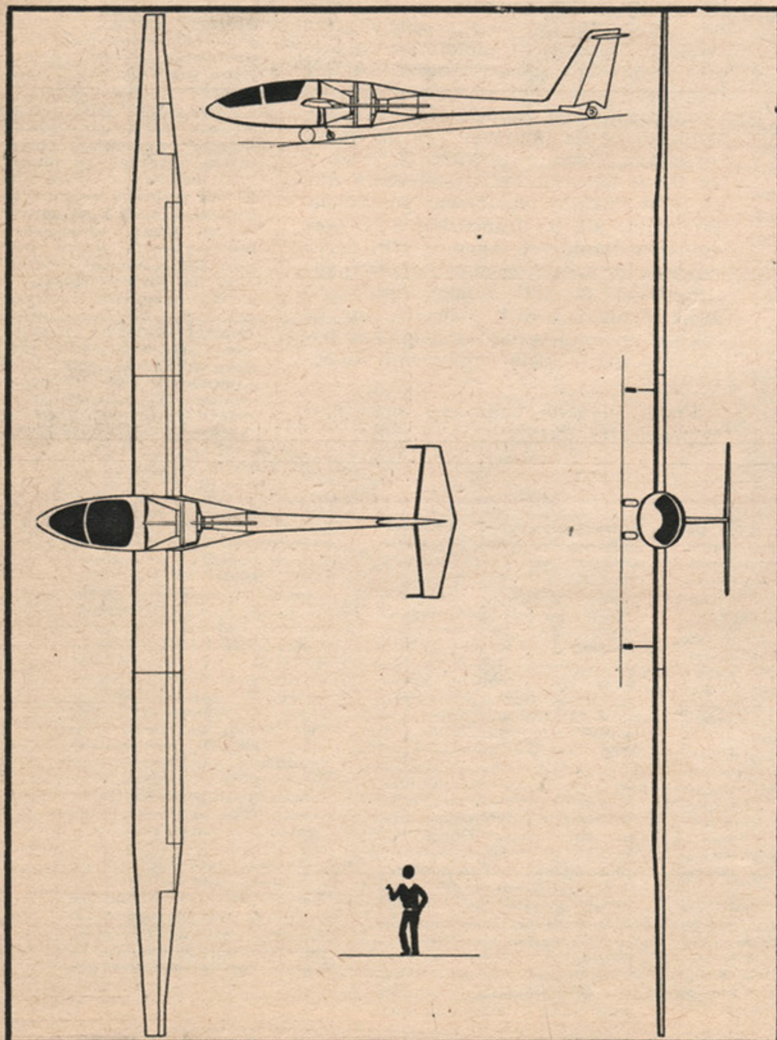
Masy: Masa własna — 860 kg, masa użyteczna — 520 kg, masa max. całkowita — 1 380 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 285 km/h, prędkość przelotowa — 250 km/h, prędkość lądowania — 85 km/h, wznoszenie — ok. 4,5 m/s, pułap — 4 800 m, zasięg — 920 km.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



„SIRIUS-D"

ZACHODNIONIEMIECKIE zakłady lotnicze Rhein-Flugzeugbau prowadzą studia nad napędem samolotów przy pomocy pchających śmigieł tunelowych. Taki napęd przypomina nieco napęd odrzutowy, zwłaszcza w odczuciu pilota, i dlatego nadaje się do szkolenia pilotów wojskowych. Zakłady opracowują projekt dwumiejscowego samolotu szkolnego AWI-2, jednocześnie zaś prowadzą prace doświadczalne nad nowym napędem przy pomocy motoszybowców. Pierwszą konstrukcją tego typu był „Sirius-I" — szybowiec FK-3 wyposażony w napęd tunelowy. Do uzyskania następnej konstrukcji doświadczalnej, nazwanej „Sirius-II", wykorzystano dwumiejscowy metalowy szybowiec włoski „Calif-21 RF" („SP" nr 15/1971 r.). Jak wiadomo, szybowiec ten ma również wersję „J" wyposażoną w niewielki silnik odrzutowy. „Sirius-II" powstał z „Califa" przez zabudowanie tuż za krawędzią spływu płata otunelowanego śmigła wielołopatowego napędzanego dwoma zblokowanymi silnikami z wirującymi tłokami (Wankel). Wlot do tunelu śmigłowego może być zamykany przy pomocy czterech uchylnych klap, co po wyłączeniu silników pozwala przywrócić szybowcowi wysoką doskonałość (40).

„Sirius-II" jest dwumiejscowym, wolnonośnym średniopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Skrzydła (jak w „Califie-21") są trójdzielne. Profile laminarne Wortmanna; klapy mogą wychylać się 10° w górę i 8° w dół. Część klap jest wyposażona z przodu w dodatkową powierzchnię, która przy silnym wychyleniu (ok. 90°) działa z klapą jako skuteczny hamulec aerodynamiczny. Kadłub w części kabinowej identyczny jak w „Califie-21" — dwa miejsca obok siebie pod osłoną. Za krawędzią spływu płata kadłub rozcięto dla zabudowy pięciołopatowego śmigła sprzężonego z silnikami Wankla po 30 KM każdy, umieszczonymi jeden przed, a drugi za śmigłem. Śmigło otoczone jest tunelem o średnicy równej w przybliżeniu poprzecznym wymiarom kadłuba. Tylna część kadłuba łączy się z przednią przy pomocy czterech wsporników płetwowych przytwierdzonych do tunelu. Usterzenie w układzie „T". Dwukołowe, chowane podwozie, uzupełnione zostało powiększonym kółkiem tylnym i dwoma niewielkimi kółeczkami wspornikowymi na końcach centralnej części skrzydeł.

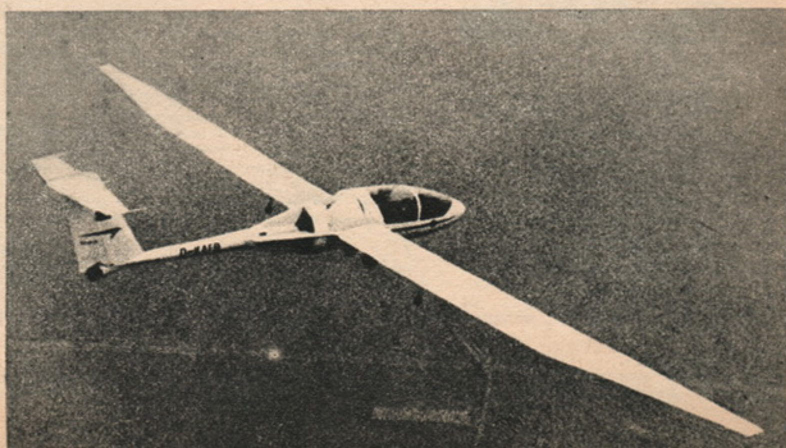
(J. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 20,38 m, długość — 8,04 m, wysokość — 1,80 m, pow. nośna — 16,1 m², wydłużenie — 25,8.

Masy: Masa całkowita — 690 kg, obciążenie pow. — 43 kG/m², obciążenie mocy — 11.5 kG/KM.

Osiągi: Doskonałość (z nie pracującymi silnikami) — 40, prędkość max. — 270 km/h, prędkość z 1 silnikiem (max.) — 110 km/h, prędkość min. — 72 km/h, wznoszenie — 2 m/s, zasięg — 270 km, rozbieg — 200 m.





UCZYMY SIĘ PILOTOWAĆ MINIWIATRAKOWCE

RYSZARD KOSIOŁ

(4)

Po nabraniu odpowiedniej wprawy i precyzji w pilotowaniu, utrzymujemy wiatrakowiec w niskim locie nad ziemią przez całą długość pasa. Stopniowo zwiększać możemy również wysokość do 1—3 m. Na tym etapie szkolenia, nawet jeśli Ci się wydaje, że jesteś Ikarem, pod żadnym pozorem nie wznoś się wyżej. Kiedy twoje ruchy staną się precyzyjne, płynne i nabiorą cech odruchów, łatwo zaobserwujesz kolejne generalne zasady techniki pilotowania wiatrakowca. Bardzo łatwo zachować lot prostolinijny twojego ptaka posługując się poprzecznymi odchyleniami drążka. Poprzeczne przemieszczanie się wiatrakowca w powietrzu nazywamy trawersem lub ślizgiem. O wystąpieniu takowego informuje nas odchylenie od osi podłużnej, znajdującego się z przodu wiatrakowca, proporczyka. Do likwidowania ślizgu służy ster kierunku. Tak więc przechyłami wiatrakowca sterujemy drążkiem, a pedałami likwidujemy ślizgi. W locie, w przeciwieństwie do ruchu wiatrakowca po ziemi, ster kierunku jest mało używany. Boczne przemieszczenia podczas zakrętów nazywamy ześlizgiem bądź wyślizgiem, zależnie od tego, czy ślizg odbywa się do wewnątrz, czy też na zewnątrz zakrętu. W powietrzu nie wykonuje się zakrętów bez przechylenie wiatrakowca. Jeszcze raz zapamiętaj: w locie ster kierunku likwiduje ślizgi, a nie służy do wykonywania zakrętów.

Podczas lądowania nie zmniejszaj gazu do minimum, gdy wiatrakowiec znajduje się na 2 lub 3 m. Najpierw sprowadź wiatrakowiec do wysokości poniżej 0,5 m i dopiero wówczas cofnij dźwignię gazu do oporu. Radę tę zachowaj na zawsze w pamięci i ściśle jej przestrzegaj.

Podczas wykonywania pierwszych lotów, przekonasz się ponadto, że najmniejsza moc silnika jest potrzebna, gdy wiatrakowiec leci z prędkością nieco wyższą od tej, przy której następuje jego oderwanie się od ziemi. Lot poziomy z prędkością większą lub mniejszą od prędkości ekonomicznej wymaga zastosowania odpowiednio większej mocy. Musisz to dokładnie przemyśleć, aby w dalszych lotach ustrzec się nieprzyjemnych i niebezpiecznych niespodzianek. Pod tym względem wiatrakowiec nie przypomina roweru, ani też motocykla, czy nawet samochodu.

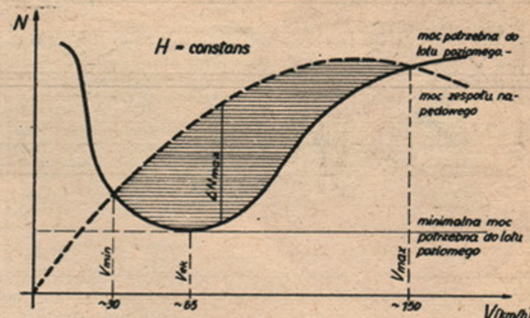
Zależność między potrzebną do lotu poziomego mocą silnika, a prędkością lotu przedstawia wykres N=f (V). Drugi wykres W=f (V) przedstawia zależność między prędkością lotu i prędkością wznoszenia (opadania) przy zastosowaniu mocy startowej silnika.

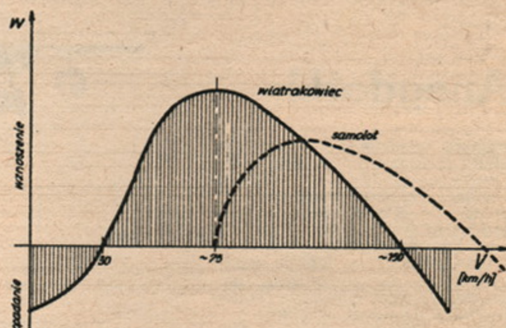
Jakkolwiek lądowanie należy do trudniejszych elementów lotu to jednakże nie należy się go obawiać. Wszystko co należy zrobić to doprowadzić wiatrakowiec ma wysokość 0,3 do 0,5 m, a następnie stopniowo, płynnie ściągając drążek zadrzeć przód wiatrakowca tak ku górze, aby najpierw dotknęło ziemi tylne kółko. Prędkość przyziemienia wynosić wówczas będzie nie więcej, jak 25 km/h, bez względu na obroty silnika. Podczas lądowania nie należy zmieniać mocy silnika. Obroty silnika podczas lądowania pozostają niezmienne od chwili ustalenia kąta szybowania. Zmniejszenie obrotów do minimum powinno nastąpić dopiero po przyziemieniu.

W czasie lądowania, które wykonujemy podobnie jak start, zawsze pod wiatr, przechyły likwidujemy poprzecznymi ruchami drążka, a trawersy pedałami.

Podczas wykonywania poszczególnych zadań szkolnych za wszelką cenę unikaj pośpiechu. Między poszczególnymi lotami organizuj sobie przerwy, które zapewnią ci odpoczynek (odprężenie systemu nerwowego) i pozwolą ci przeanalizować zdobyte doświadczenia. Zasada ta obowiązuje również tych, którzy już latali.

(c.d.n.)







MECHANIK POKŁADOWY

„Jakie wymagania stawiane są kandydatom ubiegającym się o licencję mechanika pokładowego? Jakim badaniom lekarskim poddawany jest mechanik pokładowy? W jakich miastach znajdują się oddziały Zakładu Usług Agrolotniczych WSK Okęcie? Jakie są wymagania dla kandydatów na licencjonowanych mechaników radio i osprzętu?" pyta **Mieczysław Pętlicki z Olsztyna.**

Warunkiem wydania licencji mechanika pokładowego jest spełnienie m. in. następujących wymagań: wiek — ukończone 21 lat; ukończona średnia szkoła techniczna; wykazanie się na egzaminie przed Lotniczą Komisją Egzaminacyjną znajomością: podstaw teorii lotu; budowy i funkcjonowania zespołów płatowca i zespołów napędowych oraz wyposażenia statku powietrznego, na którym obecność mechanika pokładowego jest wymagana; ogólnych zasad naziemnej obsługi technicznej sprzętu lotniczego oraz metod dokonywania w locie drobnych napraw, regulacji i wymiany części; osiągów statków powietrznych oraz postępowania w przypadku całkowitego lub częściowego przerwania pracy jednego lub więcej zespołów napędowych; zasad opracowywania planu lotu w zakresie obciążenia, obliczania środka ciężkości; zużycia paliwa, tablic i wykresów rozporządzalnej i potrzebnej mocy silnika, sterowanie mocy silnika i wpływu w różnych warunkach atmosferycznych na tę moc; podstawowych przepisów prawa lotniczego i przepisów wykonawczych do tego prawa oraz przepisów dotyczących czynności mechanika pokładowego.

Kandydat powinien wykazać ponadto, że ukończył szkolenie lotnicze, posiada 1 rok praktyki naziemnej obsługi płatowców, silników i osprzętu, wykonał co najmniej 50 godzin lotu pod nadzorem mechanika pokładowego. Dla statków powietrznych o ciężarze maksymalnym do 5 700 kg wspomniane tu 50 godzin nalotu może być zastąpione 50 startami i lądowaniami. W takim przypadku licencja zostaje ograniczona do odpowiedniego typu statku powietrznego.

Podczas egzaminu praktycznego należy wykazać się w locie umiejętnością wykonywania czynności mechanika pokładowego oraz umiejętnością postępowania w nagłych, niebezpiecznych sytuacjach. Na ziemi wymagana jest umiejętność wykonywania przeglądów przed i po locie oraz przy krótkotrwałych postojach statku powietrznego w zakresie ustalonym w instrukcji obsługi technicznej statku powietrznego.

Mechanik pokładowy, jak cały personel latający, poddawany jest badaniom lekarskim przed odpowiednią komisją lotniczo-lekarską. Ważność badań dla mechaników pokładowych wynosi 12 miesięcy.

Oddziały Zakładu Usług Agrolotniczych WSK Okęcie znajdują się w Olsztynie, Gdańsku i Wrocławiu.

Szczegółowe przepisy w sprawie personelu lotniczego i licencji lotniczych ogłoszone zostały w „Dzienniku Ustaw PRL", poz. 91, nr 15 z 24 maja 1968 r.



PIERWSZY KROK

Szczelnym kręgiem chłopcy i dziewczęta otaczają „Wilgę". Jedno pytanie wyprzedza drugie. Wyjaśnia kpt. pil. Marian Leśniewski. Nie ma końca pytaniom. Gdy wreszcie grupa uczniów odchodzi ku innym samolotom, ich miejsce zajmują następni młodzi ludzie z szkolnymi tarczami na rękawach.

W ciągu dwóch majowych dni odbył się na poznańskim lotnisku w Ławicy pokaz sprzętu lotniczego, zorganizowany przez Koło Stowarzyszenia Mechaników Polskich przy dowództwie Wojsk Lotniczych. Pokazano młodzieży samoloty Lim-5, „Wilga-35" i An-2 oraz śmigłowiec Mi-2. Kto chciał mógł wejść do kabiny podniebnych pojazdów i pod okiem pilotów spróbować działania wielu urządzeń. I choć wszystko działo się na ziemi, dawało przedsmak latania o którym marzy niejeden młody człowiek.

Kpt. Mariana Biesiadę otoczyli uczniowie II klasy Technikum Budowlanego. Włodkowi Czajce najbardziej imponował odrzutowiec i „Wilga".

— Nareszcie mogłem obejrzeć „Wilgę" z bliska. Dużo będę musiał zmienić w moim modelu...

Okazuje się, że chłopak jest modelarzem. Od dwóch lat poświęca tej dziedzinie wszystkie wolne chwile, spędzając czas w pracowni modelarstwa lotniczego w poznańskim Pałacu Kultury.

Dziewczęta z Liceum nr 6, Teresa Kucemba, Marzena Garztecka i Danuta Nowakowska zajmują miejsca w kabinie śmigłowca.

— Owszem, podoba mi się bardzo — mówi Marzena zapytana o wrażenia — ale to dobre przede wszystkim dla chłopców...

— Co innego mąż — lotnik, to byłoby już coś dla nas... żartuje Teresa.

W tych majowych, pogodnych dniach wielu młodym ludziom zaszczepiony został bakcyl lotnictwa. A oto przecież chodziło organizatorom tej niecodziennej imprezy, która powinna znaleźć naśladowców. Kto wie, może właśnie z grona tej młodzieży, która uczestniczyła w spotkaniach na Ławicy, wyrosną przyszli mistrzowie sportu lotniczego i obrońcy naszego nieba, może niejedna lotnicza biografia tu właśnie wzięła swój początek.

M. M. K.

Poznańska młodzież szkolna z zainteresowaniem ogląda śmigłowiec Mi-2 eksponowany na pokazie sprzętu lotniczego na lotnisku Ławica.

Zdjęcie: Kazimierz Fijałkowski



SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa Telefon: 27-33-78

WYDAWCA Wydawnictwa Komunikacji i Łączności ul. Kazimierzowska 52 02–546 Warszawa telefon: 45–00–61

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN — kierownik Działu Politechnizacji Młodzieży, TADEUSZ MALINOWSKI — kierownik Działu Krajowego i Twórczości Lotniczej, JERZY POMIANOWSKI — kierownik Działu Sportu Lotniczego, HENRYK KUCHARSKI — Dział Krajowy i Łączności z Czytelnikami, STANISŁAW KOPF — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W-wa Miedziana 11. Zam. 4488 R–86

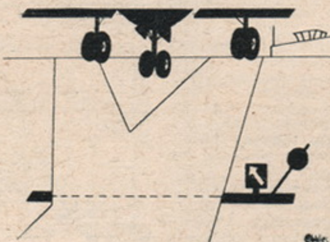


DECYZJA

KPT. pil. Włodzimierz Sulecki z Polskich Linii Lotniczych LOT przemierza dziś powietrzne szlaki za sterami transkontynentalnych samolotów Ił-62. W czasie blisko dwudziestopięcioletniej pracy pilota poznał dobrze swój zawód. Jest sześciokrotnym milionerem powietrznym, wylatał ponad czternaście tysięcy godzin. Posiada wysokie odznaczenia państwowe i inne wyróżnienia za pracę zawodową. Zapytany w bezpośredniej rozmowie, które z tych wyróżnień sprawiło mu szczególną satysfakcję, zamiast odpowiedzi wyjmuje z szuflady i ostrożnie rozkłada niewielką, lekko pożółkłą kartkę, zapisaną maszynowym pismem, opatrzoną stemplem i zamaszystym podpisem. Dokument ten upamiętnia zdarzenie, jakie miało miejsce z górą piętnaście lat temu.

– Pamiętam jak dziś tamten lot z Kopenhagi do Warszawy na wypełnionej pasażerami „Dakocie“ – wspomina kpt. Sulecki. *Nad morzem zaczął przerywać jeden z silników. Wkrótce zmuszony byłem go wyłączyć. Trochę z duszą na ramieniu zdążałem więc w stronę Warszawy, którą oczywiście powiadomiłem drogą radiową o zaistniałej sytuacji. Kiedy samolot znalazł się nad lądem, praca drugiego i ostatniego silnika stała się nierytmiczna. Nie można więc było wykluczyć, że i ten silnik odmówi posłuszeństwa. Przekazałem więc nowy, niepomyślny meldunek na lotnisko Okęcie. Za chwilę otrzymałem polecenie lądowania z prostej na bliżej położonym lotnisku w Bydgoszczy. Czy jednak silnik nie zatrzyma się w powietrzu? Każda chwila zdawała się wiecznością i różne przychodziły wtedy myśli do głowy. Wsłuchany w nieregularną pracę silnika, prowadziłem jednak nie bez emocji samolot w stronę Bydgoszczy. Kiedy „Dakota“ znalazła się wreszcie w pobliżu lotniska, w ostatniej chwili wypuściłem podwozie i klapy i z prostej posadziłem szczęśliwie maszynę na lotnisku.*

Czytam tekst na pieczołowicie przechowywanym dokumencie: „Udzielam Obywatelowi pochwały za powzięcie słusznej decyzji i bezpieczne doprowadzenie samolotu do Bydgoszczy w dniu 9.X.1957 r. podczas ciężkiej sytuacji spowodowanej przez awarię silników na samolocie SP-LCA“. Podpisał: Dyrektor PLL LOT. (HEK)



Patrząc w takie oczy chciałoby się lecieć na koniec świata.

Anegdotki

Towarzystwo lotnicze Delta Airlines wprowadziło ciekawą innowację — bilety po zniżonej cenie na... miejsca stojące, wyłącznie dla pasażerów w wieku 12—21 lat. Rzecz miała wyglądać następująco:

Najpierw wsiadali pasażerowie z biletami normalnymi, a wolne miejsca pozostawiano do dyspozycji nastolatków. Jeżeli ich zabrakło, młodociani musieli przestać cały lot.

W krótkim czasie – po wprowadzeniu tej innowacji — zaczęło wpływać mnóstwo telefonicznych zamówień na normalne bilety, po które jednakże nikt przed startem się nie zgłaszał, w rezultacie czego posiadacze biletów stojących odbywali cały lot siedząc w wygodnych fotelach. Dopiero po kilku tego rodzaju wypadkach wyjaśniło się, że to właśnie młodzi pasażerowie rezerwowali miejsca podając fałszywe nazwiska i adresy...

Po raz pierwszy, ale chyba nie ostatni — na podium zwycięzców
Zdjęcie: H. Kucharski





Spełnione marzenia o lataniu czyli Jacqueline Dulut która jest pilotem „Air France". Wylatała 4 000 godzin.

Starsza pani, lecąca po raz pierwszy w życiu samolotem, zwraca się do sąsiadki pytając o toaletę. Pada uprzejma odpowiedź:

– Zdaje się, że to w przodzie samolotu...

Starsza pani opuszcza fotel i rusza do przodu. Wraca po kilku minutach, wyraźnie wzburzona:

– Znalazłam toaletę, lecz niech pani sobie wyobrazi, że było tam już trzech mężczyzn... Jeden popychał jakieś drążki, drugi trzymał jakby kierownicę, a trzeci pisał coś w notesie. A w dodatku wszyscy robili wrażenie jakby nie mieli w ogóle zamiaru ruszyć się z miejsca...

Po skończonym locie stewardesa pyta starszą panią o wrażenia z jej pierwszego lotu w życiu.

— Było zupełnie przyjemnie. Tylko te podrzuty. Myślę, że to dlatego, że siedziałam nad kołem.

(f)

KSIĄŻKI WKiŁ



M. N. Szulżenko, A. S. Mostowoj (tłum. z jęz. ros. Adam Michalski) Konstrukcja samolotów. Str. 484, rys. 498, zł. 65.-

Zasady projektowania i konstruowania samolotów oraz obliczenia wytrzymałościowe ich zespołów. Podstawowe wiadomości z aerodynamiki i teorii wytrzymałości części samolotów, w tym również opis budowy skrzydeł, usterzenia, kadłuba, zespołów napędowych, układu sterowego oraz podwozia samolotu.

Odbiorcy: personel techniczny biur projektowych, zakładów produkcji sprzętu lotniczego i słuchacze techników samochodowo-lotniczych.

„BENZYNA"

Eustachy Przelotowiec wylądował jak zwykle w szczerym ale gładkim polu, daleko od jakichkolwiek drzew, lasów, zabudowań i... telefonu. — Bezpieczeństwo przede wszystkim — powiedział sam do siebie po wyjściu z szybowca.

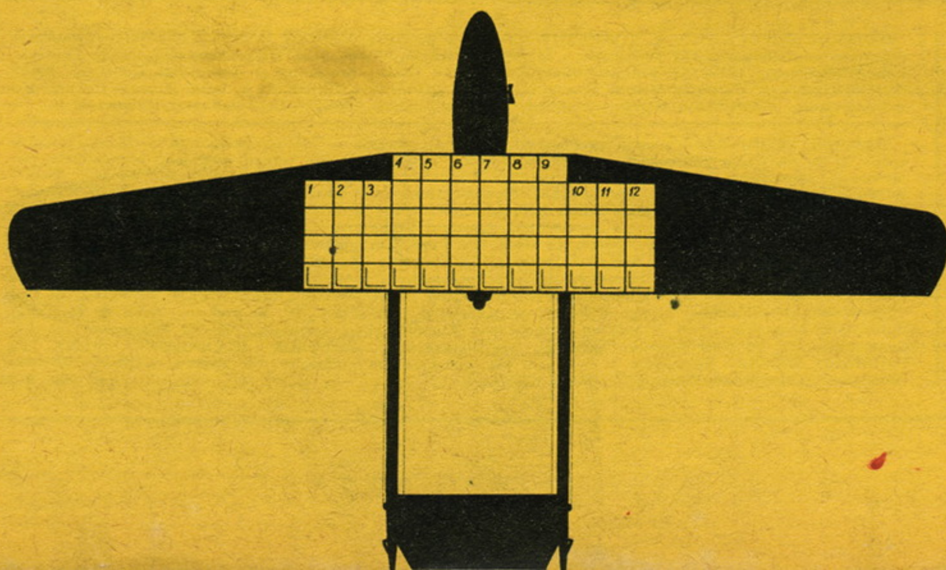
Na horyzoncie majaczyły zabudowania i maleńkie postacie ludzi biegnących w jego stronę. Eustachy, nie tracąc czasu zabezpieczył szybowiec i wyruszył do telefonu. Kiedy wrócił po kilku godzinach, jego szybowiec z zaciekawieniem oglądało kilkudziesięciu ciekawskich, zwłaszcza dzieci, którzy zarzucili pilota niezliczoną ilością pytań. Eustachy, starając się możliwie najlepiej odpowiedzieć na wszystkie pytania, cierpliwie popularyzował lotnictwo. Kiedy jednak samolot holujący nie przylatywał, zmęczony zamknął się w szybowcu, przykrywając pokrowcem kabinę przed słońcem. Wkrótce zasnął. Zbudziła go głośna dyskusja oglądających szybowiec. Pierwszym jego życzeniem było znalezienie się w pomieszczeniu oznaczonym małym trójkątem. Wobec braku w pobliżu miejsca, gdzie można byłoby się schronić na chwilę, zdecydował się użyć gumowej gruszki, znajdującej się pod podłogą kabiny pilota. Głośne, niecierpliwe stukanie w kabinę wyrwało Eustachego z błogiego stanu.

— Panie, panie, benzyna panu wycieka — ostrzegała pilota spostrzegawcza kobieta.

(h)



LITERÓWKA



Do literówki należy wpisać pionowo dwanaście wyrazów o podanych znaczeniach. Ostatnie litery tych wyrazów, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie literówki.

Znaczenie wyrazów: 1 — Międzynarodowa Komisja Modelarstwa FAI; 2 — jugosłowiańska wytwórnia lotnicza w Mostarze; 3 — włoska wytwórnia lotnicza założona w 1916 roku; 4 — element konstrukcji skrzydła samolotu; 5 — imię pilota, który pierwszy przeleciał Kanał La Manche; 6 — polski motoszybowiec będący tłem tej literówki; 7 — imię zwycięskiego pilota Challenge'u w 1934 roku; 8 — jugosłowiański odrzutowy samolot szkolno-treningowy; 9 — stolica państwa, którego samoloty cywilne mają w znaku przynależności państwowej litery IA; 10 — nazwa pierwszego polskiego wodolotu pasażerskiego; 11 — organ kierujący polskim lotnictwem cywilnym; 12 — rama, do której przymocowany jest silnik w samolocie.

Opracował: **JANUSZ PALACZ**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do 1 lipca rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00—023 Warszawa, WYŁĄCZNIE NA KARTACH POCZTOWYCH LUB WIDOKÓWKACH.